



الشيخ / راحة ابيه السلام  
ابو ظبي







شعبة تنمية  
السجل الاجتماعي  
مديرية الشؤون العامة  
مع أمانة الشؤون العامة  
والرعاية الاجتماعية

الخروج  
٢٠١٥ / ١٢ / ١٥

اهداءات ١٩٩٨  
أ.د. السيد حسين جلال  
أستاذ التاريخ والوثائق

# الصِّرَاعُ الدَّوْلِي

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب الحائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف  
السيد حسين حبله

تقديم  
(المهندس / مشهور احمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١ . لة الاولى

١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الاسكندرية



”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جادوا بأرواحهم  
على صفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام

س . ح . ج .



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## (تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ هذا المرفق الذى يتمى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى تاريخها.

ولانى إذا حي هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم جديداً .

والله الموفق .

هشـدس

مشهور احمد مشهور

يوليو ١٩٧٩









# الصِّراعُ الدَّوْلِيُّ

حَوْلِ اسْتِغْلَالِ قَنَاةِ السَّوَيْسِ  
(١٨٦٩-١٨٨٢)



(الكتاب الحائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)

تأليف  
السيد حسين حمادة

تقديم  
(المهندس / مشهور أحمد مشهور)  
رئيس هيئة قناة السويس

١ . لة الاولى  
١٩٧٩

الهيئة المصرية العامة للكتاب  
فرع الإسكندرية



”إهداء“

إلى شهداء مصر...

الذين جَادُوا بَارِئاً وَاحَهُم  
على ضفتي قناة السويس  
ففتحوا الطريق إلى السلام

س. ح. ج.



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(تقديم)

إنه لما يبعث السعادة في نفسى والاعتزاز بأبنائى في هيئة  
قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ  
هذا المرفق الذى يتمنى اليه وأن يكون عمله هذا إضافة  
جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى  
تاريخها.

وإننى إذ أحيى هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب  
السياسية والاقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في  
عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون  
إملال.

فإننى أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في  
الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم  
جديداً.

والله الموفق .

مهندس

مشهور أحمد مشهور

يوليو ١٩٧٩





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة هذا البحث



أعطت قناة السويس مصر طابعاً دولياً منذ حفرها ، وأدخلتها في حلبة الصراع الدولي من أجل استغلالها والسيطرة عليها . فهي وإن كانت قد أكسبت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية ، إلا أنها كانت في الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة في طيها نعمة على مستقبلها السياسي والاقتصادي .

افتتحت قناة السويس في أوج عصر الامبريالية العالمية كراحد من أكبر المشاريع العالمية ناجية لاحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب . وكانت بريطانيا هي القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تأل جهداً ، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر ، فدخلت في سباق محموم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها في مصر . واتهم ساسة إنجلترا فرنسا بأنها تبغى إنشاء دوردنيل مصرى ، أو جعل طارق مصرى تسيطر عليه فرنسا وتتحكم في طريق بحرى يؤدي إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار . وفي غمرة هذا التنافس الانجليزى الفرنسى في الشرق قامت إنجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر .

فكانت الغزوة الأولى في مطلع هذا القرن ( ١٨٠١ ) إبان الحملة الفرنسية على مصر . والثانية ( ١٨٠٧ ) المعروفة بحملة فريزر ولسكنها انسحبت من مصر في هاتين الحملتين . وظلت إنجلترا تتحين الفرصة للانقضاض على مصر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هذا الشريان المائى العالمى الموصل إلى مستعمراتها في الشرق . وازدادت هذه الرغبة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لانجلترا في المجالين الاقتصادى والعسكرى على السواء .

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتكون أكثر خطراً وأرسخ قدماً فقد أهد الاستعمار البريطانى هدفه وتعلم من درس فشله في الغزوتين

السابقين سياسياً وعسكرياً . وهكذا الاستعمار البريطاني في مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن .

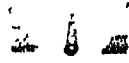
ولم تكده مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادي ، ومظهراً من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها ، حتى خاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً فقط ( ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٧٣ ) ، دارت كلها حول قناة السويس .

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس منذ إنشائها ، موضع صراعات ومؤامرات في السياسة الدولية . ومن هنا كان اهتمام بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها في إطار العلاقات والاطلاع الدولية ومدى تأثيرها وتأثيرها بالسياسة الدولية .

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بسام ١٨٦٩ وهو افتتاح القناة وتنتهي بسام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطاني لمصر وقناة السويس .

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة ( ١٣ عاماً ) إلا أنها كانت خطيرة وجافلة بالأحداث ، فقد شغلت قناة السويس جزءاً كبيراً في العلاقات الدولية وفي تاريخ مصر القومي خلال هذه الفترة .

فقناة السويس تجرى في أرض مصرية ، وكانت مصر إبان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذة في الانهيار والتفكك ، فهي رجل أوروبا المريض ، ومن ثم تأتي صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على العكس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة : قناة السويس ومصر والدولة العثمانية في خطوط متوازية . كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخ سياسى ، وإنما



هناك جوانب عديدة نَحْمُ عليه تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس . كل هذا يجب أن يضعه الباحث في الاعتبار عند تناوله موضوعاً هاماً كقناة السويس .

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظاً وافراً من الدراسة في جامعات أوروبا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التي أشرت إليها ، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يعكس في الغالب وجهة النظر الغربية ، في الوقت الذي لم يظهر في مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التي قدمها الاستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوي عن فترة إنشاء القناة ، وأبحاثاً أخرى منشورة عن اتفاقية التسلمطينية ١٨٨٨ .

وما كانت كثرة المراجع الأوروبية الخاصة بقناة السويس لتحول دون تناول جديد في موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر ، وفي إطار الاطلاع الدولية التي تنصارع على مر السنين لاستغلالها لمصلحتها منذ افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الامين الذي يمر فيه هذا الشريان الملاحي ذو الامة العالمية .

وفي الحقيقة أن هذه الدراسة التي أقوم بها، إنما هي مدخل متواضع لدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس ، ومهما كان الجهد فإن دراسة الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالي هي في الواقع في حاجة إلى لفيف من الباحثين المتخصصين في كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضي وحاضر قناة السويس السياسي والاقتصاد والاستراتيجي على السواء . ومهما قيل اليوم من بعض المفرضين في صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لأهميتها بعد اغلاقها هذه الفترة . فإن كتاباً أوروبيين منصفين قد تولوا الرد

العلی على هذه الأدمات . ففناة السويس سنظل مرفقاً مصریاً ذا أهمية طابئة  
یخدم البشریة ویسهم فی قضیة السلام والرعاة العالمی .

ومن ثم اعتمدت فی دراسی على کثیر من الوثائق الی قامت کل من الحكومة  
البریطانیة بنشرها فی مضابط البرلمان البریطانی ، وهی المراسلات الدبلوماسية  
المتعلقة بفناة السويس وهی المعروفة باسم : « Parliamentary Papers »  
كذلك الوثائق الفرنسیة الی نشرتها وزارة الخارجية الفرنسیة وهی المعروفة باسم :  
« Documents Diplomatiques Français »

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس ، ولقد استفدت کثیراً من  
هذه الوثائق المنشورة للوصول إلى بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة . كذلك  
اعتمدت إلى حد کبیر على أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم :  
« Le Canal de Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie  
Universelle du Canal Maritime de Suez ».

( واختصارها فی هوامش البحث B. D. ) .

فقد رجعت إلى جمیع الأعداد الصادرة خلال فترة دراسی تقریباً بعناية  
وتصفحتها بالکامل لاستفید من كافة المعلومات الی نشرتها هذه الجرائد ، والی  
قاربت أعدادها الخمسانة . وكانت تنشر کل الاخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت  
سیاسیة أو اقتصادیة أو مالیة أو فنیة . فهی فی الحقیقة معین لا یغضب بالمعلومات  
القیمة بالنسبة لدارسی تاریخ القناة، إلا أنها تحتاج إلى حذر شدید عندما یقتول  
الباحث منها المعلومات خاصة فی الفترة السابقة على الاحتلال ، فقد كانت الجريدة  
تعرض لوجهات النظر الفرنسیة فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمساممین ، بل  
كانت بمثابة منبر خطابه لیدی لبس یشر فیها مقالاته وآراءه بالنسبة لعدد من  
المشاكل الی واجهت الشركة ، وقد أوردت بعض المقنطرات والوثائق الی نشرتها

جريدة قناة السويس في ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع اليها. كذلك استفدت من الخطابات التي بعث بها دزيريلي إلى صديقه : « لادى برادفورد » والمذكورة بالفرنسية باسم : « Lettres Intimes » ، والتي ألقت الضوء على اتجاهات دزيريلي الاستعمارية وخطاهه تجاه قناة السويس . فهو الذي وضع أساس الاحتلال الإنجليزي لمصر وقناة السويس . كما استفدت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية في مجلتي « كلية الآداب بجامعة القاهرة » و « جامعة الاسكندرية » ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والخاصة بتاريخ مصر الحديث .

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوربية الشهيرة التي تناولت تاريخ القناة في هذه الفترة . فنجد على سبيل المثال كتابي شارل رو ، وفوازان بك ، وهما فرسيان اعتمدا في دراستيهما على كتابات دى لسيبس ، وكالنا يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة ، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D.F.) لأن ذراستهم قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتباراً من عام ١٩٣٠ . واتخذ كل من شارل رو ، وفوازان بك موقفاً معادياً من الحكومة البريطانية .

أما المراجع الانجليزية فهي تنحاز أيضاً إلى وجهة النظر البريطانية ، ومن هنا كان على الباحث توخي الحذر في الوصول إلى الحقيقة التاريخية . هذا وكان من الضروري الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوروبا والعلاقات الدولية عن فترة الدراسة حتى تكون النظرة اسكل الأحداث متكاملة ويكون الحكم صادقا على كثير من الحوادث كذلك استفدت من الوسائل الجامعية غير المنشورة ، وكذا الدراسات غير المنشورة التي تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث .

ومن ثم نبعت خطة البحث ومنهجها من طبيعة المادة العلمية التي استطلعت أن

## ٨

أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تبلورت في نهاية الأمر خطة البحث ومنهجه على صورة أقرب ما تكون إلى ظني ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث . وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية :

في الباب الأول تناولت بالدراسة الأهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها . وفي الباب الثاني تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركاء الملاحية وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور . وفي دراسة تحليلية للأزمات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس عند بداية استغلال القناة ، وهي أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أتعرض لها ولم يسبقني لهذا أي من تناولوا تاريخ قناة السويس . ولست أزعم أنني استطعت أن أفى هذا الموضوع حقه من البحث . ولكن يكفي أنني طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب هامة في قناة السويس . وفي الباب الثالث ألقيت الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهمها في قناة السويس عام ١٨٧٥ ، وأيضاً حصتها ( ١٥ ٪ ) من صافي الأرباح السنوية . في شركة قناة السويس لصالح فرنسا عام ١٨٨٠ . وبذلك خسرت مصر مورداً هائلاً دسماً لقناة تجري في أرضها بعد أن ضمت بآلاف الأرواح في نظام السخرة لحفرها حتى تحقق المشروع ، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف أن لم يكن المثلث رأس المال الذي قدر له في البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك في عام ١٨٦٩ ، تحملت مصر وحدها ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك .



وتناولت في الباب الرابع كيف مهدت إنجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى العازم . وأخذت تجمد نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من قناة السويس ، وكان قائد هذه الجزيرة « جانت ولسلي » هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢ . وبعد احتلال قبرص تأكد في خطابات دزرييل في مطلع عام ١٨٧٩ « تفكيره الجدي في إرسال حملة عسكرية لغزو مصر ، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تمه في مصر على الفساد والتدخل الأجنبي : وتأكد ذلك في رسائل سولسبري ( وزير خارجية إنجلترا ) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لاتحاد الحركة الوطنية ووافقت إنجلترا على ذهاب فرنسا لتونس ( ١٨٨١ ) لارضائها ، ثم اتجهت إنجلترا على الفور وشكلت لجنة خاصة بوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس .

وانعقدت مؤتمر الاستانة ( ١٨٨٢ ) ستارا لتحقيق أهدافها . واتجهت الدبلوماسية البريطانية في هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً . فعلى الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى ، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت في تحقيق أهدافها بإرباك المؤتمر بتقديم المشاريع الجديدة . وساعدت الظروف إنجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان ببعض اختيارها ، ورفض إيطاليا مشاركة إنجلترا في احتلال قناة السويس خوفاً عداها فرنسا لها .

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها في مؤتمر الاستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكري لتنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس وكان لها ما أرادت . كما ألتقت الضوء على حقيقة موقف كل من دى اسبس وعرابى من واقع الوثائق والمصادر الأصلية .

١٠

وهكذا خرجت مصر صفر الهمدين من هذا المشروع الضخم والذي كان سبباً  
في احتلال إنجلترا مصر .

وأخيراً فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله ، بل وقبل هذا كله ،  
وهي أنني سأظل أبداً مديناً للاستاذ الدكتور حسن صبحي بفضل مساهمته  
العلمية القيمة لي في هذه الرسالة . فقد كان يعلمه الغزير ودقته العلمية ملاذاً لي إذا  
اخفطت علي الطريق وتعثرت البحث .

كما أقدم بحالص الشكر الاستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوي الذي شارك  
في مناقشة هذا البحث . فقدم نصائحاً علمية بتواضع للعالم وحنواً للآب .  
كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التي شرفتني بمنح هذا البحث  
جائزة المرحوم الاستاذ محمد شفيق غربال في التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥ .  
وهي جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير في التاريخ الحديث تقدم  
لجامعات جمهورية مصر العربية .

وبالله التوفيق ؟

بور فؤاد في مارس ١٩٧٩

المؤلف

السيد حسين جلال

# البَابُ الْأَوَّلُ

التناسة في سنواتها الأولى

( ١٨٦٩ - ١٨٧٣ )



## الفصل الأول

### افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية

- رحلة اسماعيل لأوروبا في صيف عام ١٨٦٩ .
- توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة .
- موقف دول أوروبا من الأزمة المصرية التركية .
- حفلات الافتتاح .
- المؤتمر الاقتصادي الدولي المنعقد بالقاهرة لإبان حفلات الافتتاح .
- أصداء افتتاح قناة السويس .



شهد القرن التاسع عشر ، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الاول ١٨٥٤ ، تنافساً دولياً حول طريق المواصلات البرى غير مصر . ثم تطور هذا التنافس الى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس (١) . وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وصوراً متعددة ، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية .

فتجد الخديوى اسماعيل يرى في افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة ، لإعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية للباب العالي ، وترتب على ذلك اشتداد الأزمه بين الخديوى والساطان فهدد الأخير بخلع اسماعيل وهذا بدوره لم يذعن وتطور الأمر بينهما مهددا بنشوب صراع مسلح . كذلك خشت الدول الأوروبية من نتائج هذا اللصدام ففى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط التى ستمدد التوازن الدولى وتعرضه للخطر ، خصوصاً وأن الدولة العثمانية تترى بها الدول ، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت مطمحاً لانجلترا ومجالاً للنفوذ الفرنسى .

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الأوروبية تميل إلى الحفاظ على حيده القناة بعيداً عن التيارات السياسية للانفتاح من هذا الممر الملاحة العالمى الجديد الذى يربط الشرق بالغرب .

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية فى تاريخها الحديث من صنع قناة السويس .

---

(١) عبد العزيز محمد الشناوى ، قناة السويس والتهارات السياسية ، التى أحاطت بإنشائها - القاهرة ١٩٧١ - معهد البحوث والدراسات العربية ص ٢١ .

كانت أوروبا إبان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صناعي سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه . ففي إحدى المشروعات الهندسية الكبرى التي حفل بها القرن التاسع عشر والتي تتطلبها العصر بشدة، والتي لبت احتياجات حركة الانقلاب الصناعي التي كانت على أشدها في أوروبا حينئذ . فالمصانع كما يذكر دها البرج، كانت تتكاثر كالفطريات ، Mushrooms ، وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة ومدت خطوط السكك الحديدية بكثرة ، وازدادت أحجام وسرعة مابرات المحيط كما ازدادت كثافة السكان . كل ذلك أدى إلى السعي الحثيث للبحث المحموم عن مصادر جديدة للمواد الخام ولاسواق جديدة تتمتع بالفائض في البضائع المصنعة التي أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والالمانية والفرنسية وهذه التغيرات تطلبت سرعة في النقل البحري فجاءت قناة السويس لتلي تلك الاحتياجات المختلفة .

وهكذا وفي سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستثمارية في أفريقيا وآسيا . في نفس الوقت كانت تجرى هناك في الشرق الأقصى تغيرات هامة ، فاليابان كانت على وشك الأخذ بالنهضة على النمط الأوروبي ، والصين ستصبح الأرض التي تغري الدول على احتلال نقاط على سواحلها للبحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناجم والموانئ ، واستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين في الازدهار كدول صناعية هامة . وهكذا فإن الشريان العظيم الجديد الموصل للشرق سيأبى دوره في تلبية احتياجات هذا التوسع الضخم للتجارة والصناعة (١) .

(1) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London: 1930, pp. 216 - 217.



وفي هذا المجال كان فوجى Vogue سفير فرنسا بالاستانة يرى أن مركز الدائرة بالنسبة للشرق يميل الى الانتقال من شواطئ البسفور ، وهو طريق ضيق لتجارة محلية، الى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبيل للتجارة الدولية وأن تطور مصر السياسى ليتبع هذا التطور الاقتصادى (١) .

هذه هى قناة السويس التى نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للملاحة العالمية وتلك هى أهميتها للتجارة العالمية .

كان افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوى اسماعيل الذى رأى أن يستغل هذا الحدث العالمى الهام بالنسبة لمصر وللعالم ويعلن استقلاله . وطد اسماعيل العزم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالى أمام الامر الواقع ( Fait accompli ) ويجاوبه باستقلال مصر، الذى لم يكن معترفاً به صراحة . فقد كان الخديوى اسماعيل يعتبر فرمائى ١٨٦٦، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٢) .

غادر الخديوى اسماعيل الاسكندرية فى ١٧ مايو ١٨٦٩ (٣) فى رحلة الى أوروبا

(١) فوجى الى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيو ١٨٧٣ نقله عن: جورج جندي و جاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص ٤٣ .

(2) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypt Moderne, Tom II p. 169.

(٣) كانت هناك رحلة سابقة لرحله اسماعيل لأوروبا - فقد سافر فى ١٠/٥/١٨٦٧ وزاد خلالها مرئسا وانجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور العرض الدولى ببساريس عام ١٨٦٧ .

وبالنسبة لرحلة اسماعيل الى أوروبا عام ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فان الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية

مصر طلبها معه نوبار على يخته المحروسة فتقدمه ثلاث سفن حربية وتتبعه ثلاث ،  
أخرى وكان ينبغي زيارة عراصم أوروبا بالدعوة ملوكها لحضور حفلات الافتتاح وأبان  
هذه الزيارات كان الخديوى يتمتع الفرصة ويسعى الى اعلان حياد قناة السويس  
واقناع الدول بذلك ، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص الاصلاح القضائى  
فى مصر . وفى ذلك أعلنت صحافة أوروبا أن الخديوى قد توجه لأوروبا ليس  
فقط لدعوة ملوكها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراسة  
موضوع المحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (١) .

اعتقد اسماعيل أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً  
جديداً فى أعين الدول الأوروبية فرأى استغلال هذا الحدث لإحضار الشهرة والمركز  
لإسمه وحكمه وتوطيد مركزه ، وعزم على أن يبهز العالم برنامج حفلات افتتاح  
القناة وأن ينفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر ورأى أن يحصل  
على تأييد زعماء أوروبا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الامبراطورية العثمانية  
ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس (٢) .

اتجه اسماعيل لجريدة كورفو Corfou وكان بها الملك جورج ملك اليونان

== ونسأوة .. الخ راجع هامش كتاب ساماركو :

Ibid. p. 170.

(1) Douin, G. Histoire du Regne du Khédive Ismail. Tom.  
II. Le Caire, 1937. p. 319, Cf. Zananiri, Le Khidive Ismail  
et L'Egypte. alex., 1923. p 79

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit. p. 170,

(2) Lord Kinross, Between two seas p. 236.

وإرجع أيضا : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا ص ١١٦

صدقة (١) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالي بسبب مشكلة جزيرة كريت . قدم اسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه في تخفيف ويلاتهم ، هذا في الوقت الذي كانت فيه خزانة مصر أحوج ما تكون لكل ما يصرفه اسماعيل .

ثم توجه اسماعيل بعد ذلك الى البندقية ومنها الى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثاني — صديقه الحميم — من مقره في تورينو الى مقابلة له وأنزله في القصر الفخم حيث أقام أسبوعا عومل فيها كأمرئى سيادة دون اكتراث بسيادة تركيا على مصر . وقد اعتذر الملك عما نوبل الثاني عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه (دوق دى أوسته) : Duc d' aostè نيابة عنه . ثم اتجه اسماعيل الى فينات حيث قوبل بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفا . فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة ليس فقط دعوه ملوك ورؤساء أوروبا للاشتراك في حفلات افتتاح قناة السويس وإعلان حيدتها ، بل ان اسماعيل يرغب في استقلال مصر عن تركيا . الا أن دى بويستد المستشار الامبراطورى « Comte De Beust » أكد لسفير فرنسا أن اسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبحثا الامور السياسية وإنما تحدثا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا . ثم غادر اسماعيل فينات الى براين حيث استقبله البلاط البروسى بترحاب كملك ، رغم أن هذا العمل كان يزيد الموقف حساسية بالنسبة للدولة العثمانية . وهناك حصل اسماعيل على وعد بتأييد الاصلاح القضائى . وأكد بسمارك للسفير

(١) احمد عبد الرحمن مصطفى — علاقات مصر بتركيا — تولا عن عهظة رثمه ٤ معمة

تركى ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة في ٢٤ صفر ١٢٨٦ .

الفرنسي Benedetti بأنهم يعقد مع اسماعيل أو وزيره نوبار أى اتفاقات ولكنه تناقش معه بشكل عام في مسألة الاصلاح القضائى وقناة السويس (١) .

وفي باريس استقبل اسماعيل استقبالا حارا ، وأقام بقصر الاليزيه L'Elysée واستقبله الامبراطور والامبراطورة في قصر التويلريه في ١٥ يونيه حيث أقيمت له في المساء مأدبة عشاء تكريما له (٢) .

ثم سافر اسماعيل لانجلترا في ٢٣ يونيو وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهم ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس اثر كبير في ازدياد اهتمام انجلترا بمصر واليهما ، ولهذا كان الامر يختلف في هذه الرحلة عن سابقتها ، فرحلاته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبتم زمنييا ليتقابل مع السلطان هناك ، فحجبت الاضواء آنذاك عن رحلة الخديوى ، ولسكن في زيارة الخديوى هذه المرة نجد جريدة التايمز ( The Times ) في عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف اسماعيل المشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز (Wales) عند زيارته الأخيرة لمصر . وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة المليئة بالحذر بحملة للباب العالي وفي اليوم التالى - ٢٤ يونيه - نشرت جريدة: Pall Mall Gazett مقالا بعنوان: كيف لا نكرم؟ How not to Honour Him وذكرت الصحيفة أن اسماعيل أنزل بقصر بكنجهم Buckingham ، ولم يدخل

(1) Sammarco, Op. Cit. pp. 171 - 172.

وأنظر أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١١٦ - ١١٨ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 172, Loliée, Frédéric, vie D'une Impératrice Paris, 1918. p. 218.

وأنظر أيضا . مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول

القاهرة ١٩٥٢ ص ٢٧٣ .

## ٢١ -

الخديوى من الباب الرئيسى للقصر وانما من باب جانبي ، وأضافت بأن العرف الهلوماسى حال دون الخديوى والنوم على السرير المخصص للسلطان (١) .

كذلك استقبل الخديوى رئيس شركة P & O (٢) الانجليزية الذى شكر اسماعيل بجهوده والخدمات التى قام بها من أجل تسهيل خدمته البريد فيما بين انجلترا والشرق ، كذلك شكره للخدمات التى قدمت لتحسين وتطوير السكك الحديدية المصرية والتى جعلت المواصلات فيما بين الاسكندرية والسويس سريعة ومريحة . ورد عليه للخديوى بأنه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين أوروبا وآسيا .

وغادر اسماعيل لندن الى بروكسل فى أول يوليو ١٨٦٩ ومنها الى فرنسا مرة أخرى للعلاج . وكان الخديوى قد عزم على زيارة روسيا والذهاب إلى بطرسبورج لأن القيصر كان قد دعاه للقرم ولكنه عدل عن ذلك ، وهناك أرسل إليه الباب العالى يدعو للمرور بالإستانة فى طريق عودته إلى مصر لكي يقدم الايضاحات المطلوبة حول تصرفاته فى أوروبا ولكنه رفض وأسرع بالعودة إلى مصر عندما علم بأن الباب العالى استدعى أخاه الأمير مصطفى فاضل من أوروبا وعينه وزيراً للداخلية العثمانية ، فسافر اسماعيل من طولون يوم ٢٣ يوليو إلى الاسكندرية (٣) .

(1) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the Suez Canal, London. 1968, p. 237.

(٢) شركة Peninsular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular Com. ولما أنشئ الخط الملاحي الجديد سنة ١٨٤٠ من ميناء السويس الى الهند والفرق الأقصى اتخذت اسم P & O وأجبع الفصل الثانى .

(٣) الياس الأيوبي : مصر اسماعيل - الجزء الأول - ص ٤١٤ :

## ٢٢ -

ومن المثير أن نعتبر أن رحلة اسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر ، وعلى أية حال فإن اسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التي وجهها إلى مصيفيه في أوروبا قد وجه الدعوات إلى غيرهم من الملوك ورؤساء الدول وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد إعتذر ملكها عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالي .

أما روسيا فقد مثلها سنيرها في الإستشارة الجنرال أجناتيف . أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الجنرال جرانت GRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوباً عنه لأن الكونغرس لم يكن في دورة الإعتقاد وإن ينعقد قبل شهر ديسمبر . ولم يدع اسماعيل سلطان مرakash وشاه فارس وبای تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللائقة بهم . وبالنسبة للملك بافاريا وفورتنبرج Württemberg وساكسوني فقد تحاشى اسماعيل دعوتهم حتى لا يثير مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة روسيا ضمناً (١) .

وقد عاد اسماعيل من رحلته الى الاسكندرية في ٢٨ يوليو ١٨٦٩ (٢) .

أما رحلة الخديوى اسماعيل لأوروبا لدعوة ملوكها ورؤسائها الحضور سفلات افتتاح قناة السويس — استياء الباب العالي فالخديوى لم يكثر بالسلطان ولم يتم توضيح دوافع تلك الرحلة له . وقد قيل أن اسماعيل كان قد أعد عدة ليعان تحديده تركيا أثناء الاحتفال بافتتاح قناة السويس . وأنه تفاهم مع الملك فكتور همازيل الثانى لتأييده في إعلان استقلاله بمصر . وأن " تركيا اذا ما اندخات عند إعلان

(1) Lord Kinross, Op. Cit., p. 236.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(٢) احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٢٥ .

استقلال مصر فان جيش و بيدعنت ، وأسطولها سيهاجمان بعض البلدان العثمانية  
النائية (١) .

وتدل الفترة فيما بين عامي ١٨٦٩ — ١٨٧٠ على أن الخديوي كان صادق  
العزم على اعلان استقلاله بمصر (٢) . لهذا اشتدت مخاوف تركيا فنجد عالي باشا  
يؤكد للسفير هنري اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — عن هزم اسماعيل اعلان  
استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث في مسألة اتفاقية دواية خاصة بقناة السويس .  
وأبدى هنري اليوت دهمشته من اهتمام السلطان بتلك المقالات التي تكتبها الجرائد .  
ولكن عالي باشا أكد له أن هذه المعلومات من مصادر أخرى غير الصحف .  
وأن رغبة الخديوي في اعلان استقلاله أصبحت واضحة ولا يمكن اغفالها (٣) .

إزاء تلك الأحداث حاولت دول أوروبا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان  
والخديوي تمادياً للشا كل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين . فنلاحظ أن  
أوروبا لم تشجع الخديوي تماماً على اتجاهاه نحو اعلان الاستقلال . كما عملت على  
تهدئة الموقف بين السلطان والخديوي ، وربما دفع ذلك اسماعيل الى تعديل  
اتجاهاه نحو اعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر . (٤) .

ففي فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دي لا فاليت» Le marquis de La Valette

(١) كراييتيه ، بيير : اسماعيل المفتى عليه ، ترجمة فؤاد صروف ، القاهرة -  
دار الفكر الحديث ١٩٣٣ . ص ١٩١ ، وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان  
في القرن ١٩ ، القاهرة ، دار المصارف ١٩٦٣ . ص ١٠٣ ويذكر أن المقصود ببعض  
البلدان الشمانية النائية هي : تونس أو طرابلس الغرب .

(٢) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٠ .

(3) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(4) Ibid. p. 176.

## فصل الثاني

الخديوي صراحة إبان زيارته لباريس (في الفترة من ١٣ - ٢٣ يونيو ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أى نزاع يقع بين تركيا ومصر ، وأن تلك الخلافات إذا استمرت من شأنها إلحاق الضرر بالخديوي وأمرته ففرنسا يسوؤها نشوب أى نزاع بين الخديوي والباب العالي وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو إحتفاظ الخديوي بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لا يستهان بها في نطاق بلاده الأمر الذي لا يكلفه إلا إظهار الإحترام والوقار لمصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثماني (١) .

خشيت فرنسا أن يصل الأمر إلى صدام مسلح — بين السلطان والخديوي — يعرض التوازن الدولي في أوروبا والشرق الأوسط لأخطار جسيمة خاصة وأنها وقفت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة ، وأصبحت القناة مشروعا وعملا فرنسياً ، وعندئذ سيتأثر بلا شك ، نتيجة الصدام المسلح بينهما لذلك قررت الامبراطورة أوجيني ، القيام بزيارة الإستانة وهي في طريقها لمصر لحضور حفلات الافتتاح . وفي هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانية على ولايتها وتقديم تركيا على مصر ، وهو تمدينه للسلطان في نفس الوقت . وكان هذا الخبر مصدر بهجة وعرفان بالجميل في القسطنطينية .

وصلت الامبراطورة الى الإستانة في ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢) ، وأصررت في حديثها مع عالي باشا أن تلمس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية . وأبدت له استياءها لأن الأزمة لم تسو قبل وصولها للإستانة .

(1) Ibid.

• ودائع أيضا - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٩٩ - ١٠٣ .

(2) Leliée, Frederic, op. cit. pp. 219 - 0



## ٢٥

ونحدث مع السلطان حديثاً ودياً وبحضور الوزراء ، وقيل أنه أكد لها بأن المشكلة المصرية انتهت . وكانت الامبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التي وجهها اسماعيل الى الملوك ، هي سبب سوء العلاقات بين السلطان والحديوى . وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمشياً مع الرغبة التي أبدتها له بعد أن رأت نموذجاً لقناة السويس في معرض باريس الدولي عام ١٨٦٧ والذي حضره الحديوى بنفسه بدعوة من فرنسا . وأضافت الامبراطورة بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما اذا كان قد دعا السلطان ، فكان رده مليئاً بالاحترام وقال : « انه في الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار » ، « Maitre de la Maison » ، ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى في أملاك السلطان . وأنه من الواضح عندئذ معاملة السلطان كضيف . وعلى ذلك لم يفكر في دعوته (١) . وقد اعترض على باشا على ذلك بأن الوالى لم يتم اطلاقاً بأن يجبر سيده أى « صاحب الدار » ، بأن حفلاً عظيماً سيقيم في املاكه ، ولم يرد على الأسئلة التي وجهها اليه الباب العالي بهذا الخصوص . وقد أقيمت للامبراطورة حفلات فخمة بهدف التأييد على رأى العام الفرنسي واستعادته ثقته في الاسواق المالية في باريس بتركيا .

وعندما أحس اعداء اسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان الى مصاحبه الامبراطورة بسفينة المدرعة الى الاسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة . ولكن السلطان عبد العزيز رفض ذلك ، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير الى

(1) Douin; G., Op. Cit, pp. 416 - 417.

وراجع : احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا في عهد اسماعيل - دار

الكتاب ١٩٦٧ - ص ١٣٨ - ١٣٩ .

## ٢٩ -

مصر بصفته ضيفا ثم يقوم بخلع الزالى فى حضور ملوك ورؤساء الدول (١) . وهكذا غادرت الامبراطوره « اوجيى » الاستانه فى طريقها لالاسكندريه فوصلتها فى ٢٢ أكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت الى مصر صرحت لاسماعيل بأن سكوته العنيد فى هذه الظروف من الاسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن يلين ويهادنه (٢) .

وعندما زار اسماعيل لندن فى الفترة من يونيه — أول يوليو ١٨٦٩ — تلقى نصائح مائلة . فقد أخبره اللورد « كلارندون » ، Clarendon وزير خارجية انجلترا بأنه سيخسر كثيرا ولا يكسب شيئا من جراء عداوته للباب العالى . ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتما — تحت السيادة الفرنسية مما يسبب للحدوي متاعب جمه (٣) .

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الحدوي اقتناع الأخير بضرورة ابقاء العلاقات القائمة فعلا مع الباب العالى . وأن كل ما يريده اسماعيل هو أن يتمتع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية . كذلك لم يرغب عن اسماعيل أن « النصيح » الذى تقدم به اليه كل من « دى لافاليت » و« كلارندون »

(1) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.

وراجع أيضا احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١٣٩ - ١٤٠ .

(2) Douin, G. Op. Cit., p. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., p. 241.

وراجع أيضا : الياس الأيوبي - عصر اسماعيل ص ١٠٨ .

(3) Sammarco, Op. Cit , p. 176 .

وراجع كل من : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠٠ - ١٠١ ، احمد

عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٢١ .

انما كان تهديدا من جانب انجلترا وفرنسا بتمريض الخديويہ بنفسها للخطر إذا حاول الخديوي الاستقلال بحكم مصر . كما كان واضحا أيضا أن لندن وباريس معارضه للباب العالي إذا اراد إلغاء نظام الوراثة الصليبية أو خلع الخديوي نفسه . ولا شك أن موقف انجلترا ذلك انما كان يمثل مصلحتها الخاصة التي كانت تهدف الى المحافظة على الأوضاع القائمة (١) . وذلك تعاطية بالمبدأ المحافظة على كيان الامبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذي سارت عليه بريطانيا في تلك الفترة . واستعد سهر وهنري اليوت ، - سفير انجلترا بالاستانة - للتوجه الى مصر ممثلا لانجلترا ليقابل السلطان في ٦ نوفمبر وصرح له السلطان بأنه لا ينوي خلع اسماعيل أو سحب أى امتياز منه . وهنري عناد اسماعيل في رفض طلباته الى اعتقاده ( أى اسماعيل ) بأنه يستطيع الاعتماد على فرنسا . واتجه د اليوت ، الى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من أن الحكومة التركية ستلجأ الى اجراءات قهرية فيما لو حاول الوالى أن يتعدى على حقوق السلطان . ولفت هنري اليوت نظر اسماعيل الى ضرورة التفاهم مع الباب العالي . كما جرى بين السفير البريطاني وبين الامبراطور وفرانسوا يوزيف ، امبراطور النمسا والكونت دى بيسست ، والقنصل الفرنسى محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة ازاء الأزمة المصرية التركية . وكانت كل هذه المحادثات تهدف الى ابقاء الامور على ما هي عليه ، ووضع حد للأزمة قبل افتتاح قناة السويس (٢) . هذا وكان الخديوي قد اعتمد في موقفه الصلب على الحكمة والبطالة

(١) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠١ .

(2) Douin, Op. Cit., pp. 422, 423, 430.

واحمد عبد الرحيم - تركيا ومصر ص ١٤٠ - ١٤١ .

## ٤٨

المساند لمصر والتي رفضت ادعاءات الباب العالي في التدخل في شئون مصر الادارية والمالية . فتحدث رئيس وزراء ايطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتي وهو أمر معترف به من جانب أوروبا . ففي النصف الثاني من شهر سبتمبر زار الأسطول الايطالي للمياه المصرية وقائد البرنس داوستافاند الأسطول الأمير توفيق ولي العهد ، الوشاح الأكبر لتاج ايطاليا . وكان هذا العمل في مثل تلك الظروف يتعدى حدود الجماعات الخاصة (١) .

وبالنسبة لموقف النمسا ، فقد قلقت حكومتها من موقف الجباب العالي وخشيت أن تكون هذه الأحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب رجال الباب العالي إزاء مصر ، الأمر الذي قد يشه اضطراباً على أبواب امبراطوريتها المنككة والتي بدأت شعوبها تتطلع إلى الروح القومية وتميل للنزعات الانفصالية (٢)

هذا فيما يتعلق بموقف أوروبا إزاء اسماعيل والباب العالي ، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالي فنجد أن عالي باشا قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفة د تركيا ، و د الليقانت هيرالد ، بمهاجمة اسماعيل . وقام د بورديانو ، Bordeano رئيس تحرير صحيفة د تركيا ، بنشر بحث عن مركز مصر القانوني جهر فيه أخطاء اسماعيل وطالب باللاحاق معاقبته عليها بالعزل من منصبه وإرجاع مصر ولايه عثمانيه كباقي الولايات طبقاً للفرمانات .

ورد اسماعيل على تلك الهجمات بشده وكلف هو أيضاً الجرائد وكتاباً من أنصاره بتأييده وتقنيده مزاعم الباب العالي وبيان سخافته حججها . فكثرت بين

(1) Sammarco, Op. Cit , p. 180.

(2) Ibid.

الناس نشرات وكتب تؤيد اسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (١) .

وتضارفت عدة عوامل تؤكد للباب العالي رغبة اسماعيل في الانفصال عن السيادة التركية متمثلة في تجاهل اسماعيل للباب العالي وعدم دعونه لحضور حفلات ، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع ، في الوقت الذي أخذ فيه اسماعيل يرسل الدعوات الى أوروبا . ومن ثم سرت اشاعات قوية بأن الاسطول العثماني سيتوجه الى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع وفي هذا الجو المشحون بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم الى الخديوى في أوائل أغسطس يطالبه بتقديم ايضاحات عاجلة ، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوى بخارقه لفرمان ١٨٤١ .

وأرسلت حكومتا إنجلترا وفرنسا الى يمثليهما في مصر بوجوب ارسال الوالى ردا مرضيا للباب العالي . وازدادت إنجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوى في رده عزمه على التوجه للاستأنه لتقديم فروض الولاء للسلطان . ولكن الخديوى رفض التوجه للاستأنه . وأرسل للسلطان ، ردأ على رسالته في أول أغسطس . رد فيها على النقاط التى أثارها الباب العالي . ولكن السلطان ارسل اليه رساله ثانيه في ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفيه فرمان ١٨٤١ ولما لم يرد الخديوى على رسالته ، ترددت شائعات بأن الخديوى يبغي اعلان استقلاله عند حفلات افتتاح قناة السويس (٢) .

(١) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ ص ٤١١ - ٤١٢ ، ويذكر الأيوبي أن من أمثلة الكتب التى ظهرت في تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية « مصر حسب ماهدات ١٨٤٠ - ١٨٤١ » لبرديانو ، مصر وتركيا - لجساي اساك ، ومسألة باشا مصر - لوكفتش Lucovich - والخلاف المصرى التركى لورى .  
وبراجع - احمد عبد الرحيم مصغى - مصر وتركيا ص ١١٩ .

(٢) مصطفي الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ١ ص ٣٧٣ - ٣٧٤ .

فضل الباب العالي السكوت مؤقتاً ، ولكن سخطه على اسماعيل على أى حال  
تمثل في عدم حضوره احتمالات الافتتاح ، كما لم ينب عنه أحداً في ذلك .  
ويمكن اسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قيادياً بيهو الجيل الحاضر  
ويدوى صدهاء في آذان القرون المقبلة للأبد (١) .

وتشيد جميع المراجع الأوربية في حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة (٢)  
بالفضل كل الفضل لدى لسبس في شق القناة ، وبشجاعته ودبلوماسيته . أما  
المراجع الفرنسية فتشيد مقابهاية بهذا العمل الفرنسي العظيم وتصف دى لسبس  
بأنه عبقرية فذة ، بل لقد ذهب بعض الكتاب الى ضرورة اطلاق اسم

(١) الياس الأيوبي ، مصر اسماعيل ص ٢ ص ٤٨٦ .

(٢) بالنسبة لمفلات الافتتاح توجد مراجع عديدة من هذا الموضوع منها :

Canal de Suez, Invitation a l'inauguration, doss No. 19/9 et  
fêtes de l'inauguration de 19/8. (وثائق هابدين)

— Douin, G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

— Sammarco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.

— De Lesseps, Lettres, Journals et documents pour servir  
a' L'histoire du Canal Vol. No. 5 pp. 319 - 351.

— Itineraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal  
de Suez.

— Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

(وبه صور الاحتفالات )

ويلكر ساماركو في هاش كتابه ص ٣ ص ١٦٢ - ١٩٣ بوجود وثائق بأرشيف

فرنسا عن هذا الموضوع :

Archives Nationales du Minstere des Affaires Etrangères.  
Egypte 46, F. 258.

الياس الأيوبي - مصر اسماعيل ص ١ ص ٤١٨ - ٤٤٥

«قناة دى لسبس» بدلا من قناة السويس ، مثل مضيق ( مايجلان ) مثلا . ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (١) ولقد شبه أحد الخطباء — في حفلات افتتاح قناة السويس — دى لسبس «يكولوجيا» فانفجر المدهوون في تصفيق حاد (٢) ؛ وهم بذلك ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التي قدمها شعب مصر في ظل السخرة لاتمام الحفر ؛ وكذا استنزاف مواردها الى أن تم شق قناة السويس .

تدفقت مياه البحر المتوسط الى البحيرات المرة لأول مرة في ١٤ مارس ١٨٦٩ وفي ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الاحمر في البحيرات المرة ، وبذلك تم أول التقاء بين البحرين الابيض المتوسط والاحمر عند الدفرسوار (٣) . ويطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكعب من التربة في

(1) Frederic de Cóninck, Le Canal de Suez après l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(2) Fitzgerald, Percy, The great canal at Suez, London, 1876, Vol. II p. 35.

وفي الواقع فان دى لسبس لم يكن له فضل فكرة انشاء قناة السويس ، واجمع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود صالح منسى «مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردinand دى لسبس» دار الفكر العربي ١٩٧١ . يوضح فيها علاقة دى لسبس بالسان سيمونين وجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وانتمائه عنهم . والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي الى برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦ .

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 17; Charles Roux, Tom I. Op. Cit. p. 383.

Hallberg, Op. Cit. pp. 213-4, Lord Kinross, Op. Cit., pp. 232, 5, Zananiri, G, Le-Khedive-Ismaïl. Alex. 1923, p. 79. =

عمليات حفر قناة السويس (١). ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح، وكان دى لسبس قد صرح في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٢) وكان الخديوى مشغولاً أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفي نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات الى زعماء أوروبا لحضور حفلات افتتاح القناة. وكان نوبار قد سافر الى أوروبا، واجتمع بدى لسبس ليعده معه تفاصيل الاحتفالات (٣).

وقد بدأ توافد المدعوين الى مصر، فأنابت ملكة إنجلترا سفيرها بالاستانة (سير هنرى اليوت) لحضور حفلات الافتتاح، أما السلطان عبد العزيز فلم يحضر ولم يكف أحداً من رجال دولته بتمثيله، بل اكتفى بالإعزاز لسفير إنجلترا د هنرى اليوت. يذكر اسمه عند افتتاح القناة. وسر اسماعيل لتغيب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوى

= أما (سماركو) فقد أور في كتابه - تاريخ مصر الحديث ص ١٩١ الفصل التاسع - أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم في ١٥ أبريل ١٨٦٩ - وهذا خطأ - وسببه ١٥ أغسطس ١٨٦٩. كذلك وقع عبد الرحمن الرافعي - مصر اسماعيل - ص ١٠١ في خطأ تعدد التاريخ فذكر أن التقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم في نوفمبر ١٩٦٩.

(1) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(2) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت إبعاد القناة عند الافتتاح - الطول ١٦٢٢٥٠ كم - العمق ٨ متر - العرض عند القاع ٢٢ متر - العرض عند مستوى سطح الماء ٥٤ متراً - الفاضل المسموح به للسفن النابذة ٦٧٨ متراً = ٢٢٢٥ قدم.

(1) Douin, G., Op. Cit., p. 432-3, 435.

Sammarco, T. iii, Op. Cit., p. 433.

وراجع أيضا :



مصر في مرتبة الولاية العثمانية ، بينما عدم وجوده كان برهانا محسوسا على جلوس  
ديوى في مصاف الملوك ، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات  
بالدول الأجنبية ، وخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالي حبرا على  
ورق (١) .

وفي برلين قبل أمير بروسيا الدعوة — لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع  
تحمل مشاق السفر . أما في فيينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور  
حفلات الافتتاح وأعلن الامبراطور « فرانسيس » « Francois Joseph »  
أنه سيمر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان  
ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه الى مصر (٢)

وأتاب ملك هولندا شقيقه الأمير « هنري » « Henry » ، وعينت الحكومة  
الروسية الجنرال « اجناتيف » Ignatiev سفيرها بالقسطنطينية لحضور الاحتفال  
أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة في الحضور لمصر ، إلا أن  
ظروف العداء بين الخديوى والسلطان حالت دون ذلك . وحتى لا يساء تفسير  
زيارته لمصر في القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة . كذلك تجنب  
الأمير « أوسكار » شقيق ملك السويد والنرويج تلبية الدعوة لنفس السبب . كما  
اعتذر « الجنرال جرانيت » رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور .  
و« ويل الأمير » « أميدى » « Amedée » ، دوق بيموننت للاسكندرية في سبتمبر  
١٨٦٩ في أسطول إيطالي عملا للملك فيكتور عمانويل الثاني في الاحتفالات ،

(١) الباس الأيوبي ، عصر اسماعيل - ١ من ٤١٧ - ٤١٨ .

(2) Douin, Op. Cit: p. 433;

الا أن الظروف اضطرت الأسطول لمغادره مصر في ٢١ أكتوبر، وبذلك لم يشترك في حفلات الافتتاح (١) .

كذلك دعى رجال العلم والكتاب والمحامين والصحافة والرجال البارزين وقد قدرت بعض المراجع المدعوين بحوالى ستة آلاف مدعو (٢) .

كذلك حضر الحفل عشرين شركة « المساجيرى ماريتيم الفرنسية » وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا . وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٣) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح (٤) . وهكذا توافدت على مصر سفن من جميع أنحاء العالم وغصت القاهرة بالمدعوين الذين تحملت الدولة نفقات مجيئهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى . واصطفيت أساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مزداناً بالاعلام والانوار ، كما زين حاجز الامواج ببورسعيد وانطلقت الانوار من قمة فئار بورسعيد (٥) . وعن يوم الافتتاح يذكر « شارل رو » أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة ، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة منها خمسون سفينة حربية . وكانت هناك ست سفن حربية مصرية ، وست فرنسية واثنى عشرة سفينة انجليزية ،

(1) Douin, Op. Cit., p. 434.

(2) Ibid.

(٣) الياس الأيوبى - مصر اماعيل - ١ ص ٤٤٧ .

(4) Zananire, Op. Cit. p. 81.

(5) Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2 p. 36.

وراجع أيضاً الياس الأيوبى - ١ ص ٤٢٠ - لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى اسبغت فى وصفها المراجع والمجلات الجديدة السابق ذكرها .

وسبع سفن نمساوية ، وخمس المانية وواحدة روسية وواحدة دانماركية واثنان  
هولنديتان واثنان اسكندنافيتان ومثلها أسبائيتان ، وفرقاطتين بريطانيتين  
كبيرة . أما الاسطول الايطالى فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك ، الا أن  
إيطاليا بقيت بمثلها بسفن تجارية عديدة (١) .

ويرى الباحث في ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهر  
عسكرية عالمية بينما بورسعيد أقيمت من دول مختلفة لتثبت كل واحدة للأخرى  
أهمية قناة السويس لها ، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية . فلم تكن  
اذن هذه المظاهرة البحرية العالمية واركان حرب الاساطيل الذين توافدوا معها  
سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمى الخفى لدراسة القناة على الطبيعة والمروء  
فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب . وكانت  
دعوات الخديوى للاحتفالات في الواقع بمثابة دعوة مفتوحة لاثارة أطماع  
الدول الاستعمارية في مصر لأهميتها وغناها .

وقد كانت فرنسا ممثلة في امبراطورتها التي تصدرت الاحتفالات وكان ذلك  
يوحى بدور بارز في الحفل ، ففرنسا صاحبة المشروع ، وهو تساج عبقرية  
فرنسية ودعم سياسي وأدبي فرنسى إلى أن أصبح المشروع حقيقة مؤكدة .

أما انجلترا فكان أسطولها الحربى أقوى وأكبر الاساطيل الموجودة في  
الاحتفال . أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والديانمرك

(1) Roux, J. C., Op. Cit , T2 pp: 395 - 6.

ذكر شارل زوى في هامش ص ٣٩٥ - ٦ انباء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها  
القناة . راجع أيضا :

Douin, op, Cit., p. 452, Cf. Kinross, Op. Cit.: p. 245,

وهولندا والسويد والنرويج وأستراليا وهي دول بحرية اشتركت أساطيلها في الاحتفال . وعندما اكتمل ذلك للمدعو الضخم من المدعوين ببورسعيد (١) دوت المدافع من كل جهة ايذاناً ببسده الاحتفالات . وأقيمت في بورسعيد ثلاثة سرادقات واحد لأرقى الضيوف والثاني للعلماء المسلمين والثالث للمسيحيين (٢) . وقام بعض علماء المسلمين بإلقاء خطاب وجيزة وتلاه بعض القساوسة ثم توالى خطباء كثيرون ، أشادوا بفضل فرنسا ودى لسبس لاتمام هذا العمل العظيم . ثم شرع في الافتتاح وانتشر المدعوون يشاهدون الأعمال التي تمت على يد الشركة . وفي المساء مدت الموائد الفاخرة لسته آلاف مدعو وانفشرت الزينات وتجلل شاطئ آسيا وأفريقيا بالنور . ويصف فرسيغيه ، الاحتفالات بقوله : « لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغاً في البهاء والجلال بدرجة لم يعمد لها مثيل وظهرت القناة في ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة

(١) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام في القاهرة ، ٢٤ يوماً في رحلة نيابة لزيارة معالم الوجه القبلي وآثاره وأصدر اسماعيل ككتيب خاص ببرنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برنامج الضيافة في الأيام السابقة على الاحتفال : في اليوم الأول نزهة في داخل المدينة وزيارة الأسواق ، والثاني : زيارة المساجد والقلة . أما الوجه القبلي فزيارة الآثار الفرعونية ومدن الوجه القبلي راجع تفاصيل الاحتفال في كتاب :

*Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.*

ولمذكر الكاتب الصحفي « آلان مورهد » في كتابه من النيل الأبيض : أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بزخ هارون الرشيد . واعدت زخيرة من السواربخ النارية لتحية الانتتاح . واستمدى من فرنسا وإيطاليا ٥٠٠ طباط و ١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لسته آلاف ضيف ووفرت أحسن الجوز والأطعمة دون حساب راجع :

Moorhead, Alan, *The White Nile*. Penguin Books. London 1963. p. 147,

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147; Cf. Zananir, Op. Cit., p. 85

## ٤٧

الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والمجد ثم يضيف :  
ولأسباب عديدة اهتم دى لسبس وكذا والى مصر بدعوة كبار ممثلى دول العالم  
وكان غرض دى لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يعرفه بتحقيقه  
دهراً طويلاً وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبروا اليه التجار لجنى ثماره من  
ثروة واستثمار لأموالهم كما أن اسماعيل أراد بهذا الاحتفال النادر أن يقدم  
ازاريه مثلاً محسوساً على قدرته وعظمته ، وعظمة مصر وأن يأخذ مكانه بين  
الملوك وفى نفس الوقت يدعم مركزه أمام الباب العالى بالاضافه إلى أنه كان  
يهدف أيضاً إلى تهيت الأسواق المالية بأوروبا لقبول ما يحتاج اليه من قروض (١).

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى  
بعظمة هذا الحفل وبهائه ، إذ سرت شائعة فى الاسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح  
بأن القناة غير صالحة للمعبور وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة  
قد رحلت لفرنسا وعاد امبراطور النمسا لزيارته ، وأن صخرة كبيرة  
اعترضت طريق الممر المائى وأن حريقاً هائلاً دمر ستين منزلاً بالاسماعيلية وأن  
المهندسين هربوا وأن دى لسبس فقد رشده وأن كبير المقاولين (المسيو لافاليه)  
صعق فانتحر بأسا (٢) .

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة ومرجوه إلى أن  
عملية إجراء (بحسات) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة

(1) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127-128,  
Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Paris. 1922, p. 25.

(2) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Français  
(Paris 1922, pp. 156 - 167) .

عشر يوماً وثلاثي بأن يسمح كل مائه وخمسون متراً من قاع القناة للتأكد من  
خلوه من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عشر على صخرة كبيرة وأبلغ  
دى لسبس فأسرع إلى مكان الحادث وكانت الصخرة ترتفع خمسة عشر قدماً  
عن قاع القناة تاركه فقط ما بين تسعة أو عشرة أقدام تحت سطح الماء  
فأحضروا باروداً من القاهرة وتم نصف تلك الصخرة (١). وفي بورسعيد انفجر  
خزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة (٢). كذلك يذكر دى لسبس أنه  
في المساء وعندما كان يقوم بعمل للترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد،  
وبعد ترتيب كل شيء، فوجيء في منتصف الليلة السابقة على الاحتفال بنسباً  
جنوح سفينة حربية مصرية (لطيف) على بعد ثلاثين كيلو متر من بورسعيد -  
بالقرب من القنطرة - بالمجرى الملاحي، فسدت القناة فأسرع القناة دى لسبس  
إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويضها، كما أرسلت سفينة تجارية مجهزة  
بالمعدات لنجدها ولكنهم عادوا في الثانية والنصف صباحاً دون تحريكها وعلم  
الخدوي اسماعيل في الساعة الثالثة صباحاً بالنبأ وكان موجوداً بالاسماعيلية لعمل  
الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالاسماعيلية عند وصولهم إليها،  
فغادروها على الفور عند سماعهم لهذا النبأ بسرعة واستدعى دى لسبس على ظهر  
السفينة وكان قلقاً لأن تأجيل الاحتمالات ستؤكد الشائعات. فقام باحضار  
ألف من البحارة المصريين الموجودين بورسعيد والتابعين للبحرية المصرية  
للمساعدة في عملية تعويم السفينة الحربية (لطيف) وكان بمأقاله اسماعيل لدى لسبس

(1) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.

Charles, Roux, T. ii, Op. Cit pp. 394 - 5. وأنظر :

وأنظر الياس الأيوبي - ١ - ص ٤٣٠ - ٤٣١.

(2) Moorhead, Op. Cit p. 147.

## ٢٩

أنه إذا لم يتمكن من توفير السفينة فسيقوم بنفسها ، وابتدع دى لسبس تلك الفكرة التي لم يستطيع ذكرها صراحة . لكن البحارة المصريين تمكنوا من انقاذ السفينة الحربية وسحبت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وريئت بالاعلام استعدادا لاطلاق مدافعها تحية للامبراطورة والقافلة (١) ولعل هذه الحادثة توضح إلى أى مدى كان الحديوى على استعداد للنضحية بإحدى قطع الاسطول المصري في سبيل لإنجاح الاحتفال تلك الفكرة التي راودت دى لسبس ولكنه لم يستطيع التصريح بها .

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ يتقدمها اليخت وايجل ، مقل الامبراطورة فرانسوا (أوجيني) ويذكر ولسن ( wilson ) في كتاب «قناة السويس» أن الحديوى اسماعيل سمح للسفن العابرة في القناة في الايام الاربع الاول من الافتتاح بالعبور مجاناً دون تحصيل رسوم المرور (٢) وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس ، وعندما وصلت باخرة الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية ( لطيف ) واطلقت هذه مدافعها ترحيباً بالامبراطورة طنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك تخصيصاً لتحيتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت اسماعيل لرقه ذوقه (٣) واتجهت القافلة للاسماعيلية ، وعندما وصلت الامبراطورة أوجيني للاسماعيلية

(1) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.

Lord Kinross, Op. Cit. p. 247.

وأُنظر أيضا :

Sammarco, Tom III Op. Cit. p. 196.

وراجع أيضا :

وراجع الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

(2) Wilson, Op Cit , p. 196.

(٣) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ من ٤٣٢ - ٤٣٣ .

## ١٠

وهي تقابل في كل مكان بالتصفيق والبهتاف أحست بالثغر والعظمة والتكريم للعلم الفرنسي إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسي ، وانتصاراً لنفوذ فرنسا في مصر والعالم . واجتاحت نفس الامبراطورة مشاعر فياضه اضطرتها إلى مغادرة مكانها من الاحتفال وسمع بكائها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروعة الاستقبال وحده وإنما كانت تعبيرة انتصارا لفرنسا (١) .

وفي الاسماعيلية أعد اسماعيل مرقصاً وملاهي ومباهج — ليس هنا مجال سردها تفصيلاً — وكان الأهالي في الاسماعيلية وعلى شواطئ بحيرة التمساح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الاسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر ؛ ثم انتهت القافلة بعد ذلك للسويس فوصلتها في ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ . وعندما وصلت الامبراطورة للسويس سارعت بإرسال برقية إلى باريس تنبئ زوجها : بأن الأمر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس ، وكذا فعل بقية المدعوين ، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى . ثم توجهوا جميعاً لتهنئة الامبراطورة (أوجيني) على هذا العمل المجيد الذي تم على يدي (ذلك الفرنسي العظيم) (٢) .

ولكن هذا في الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر (دوان) بأن الحديوي اسماعيل أنفق احتفالات القناة خمسين مليوناً من الفرنكات كما قدره بأنه يعادل نصف دخل مصر السنوي (٣) إلا أن الياس الأيوبي يبرر ذلك

(1) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. pp. 39 - 40.

(٢) الياس الأيوبي - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٠ - ٤٤١ .

(٣) Douin, ii, Op Cit. p. 418. - ويذكر عبد الرحمن الرافعي في كتابه

مصر اسماعيل ج ١ ص ١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ١٠٠.٠٠٠ و١٤٠.٠٠٠

جنيه، أما الياس الأيوبي - اسماعيل ج ١ ص ٤٤٣ فيقدّر نفقات الاحتفال فيباين مليونين =



بأن الهدف من وراء ذلك يرجع الى رغبة اسماعيل في تأكيد استقلال مصر السياسي (١) .

والحقيقة أن ذلك الإسراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الازمة المالية إلى إزدياد التدخل الاجنبى في شئون مصر ، وعندما اشتدت الازمة المالية لجأ اسماعيل إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام انجلترا الذي قادها إلى إحتلال مصر عام ١٨٨٢ .

ولم تقتصر الاحتفالات على المظاهرة العسكرية البحرية التي أقيمت بهذه المناسبة ، وإنما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجاري الدولي الذي عقد أثناء الاحتفالات والذي اهتم بالجانب الاقتصادي للقناة وأثرها على التجارة الدولية .

إذا فت مشروع قناة السويس اهتمام ، والرابطة الدولية لتنمية التجارة :  
L'Association Internationale pour le développement du commerce  
وهي منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولي العالمى ١٨٦٧ م ، وهو المعرض الذي اشترك فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضر اسماعيل شخصاً حيث وصل باريس في ١٦ يونيه ١٨٦٧ (٢) .

= وثلاثمائة ألف جنيه انجليزى وأربعة ملايين جنيه ، أما الدكتور محمد صبرى فيقدر نفقات الاحتفال بحوالى مائة مليون فرنك راجع كتابه :

Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Ismail 1863 - 79. Paris 1933 p. 148.

( وهو موجود بمكتبة الآداب باسكندرية تحت رقم B - 4473 )

(١) الهاس الأيوبى - مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٤ - ٤٤٥ .

(2) Douin, G, Op. Cit , pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. ii, Op. Cit. pp 166 - 7,

ولقد أشادت صحيفة « Le Journal des Débats » ، بصداقة اسماعيل  
لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير ( قناة السويس ) . وهناك تقابل  
الجنديوى مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان بالمعرض قسم خاص  
بشركة قناة السويس العالمية وعرضت فيه نموذجا مجسما للقناة وبرزخ السويس  
وموانئ ومدن بورسعيد والاسماعيلية والسويس . ونموذجا كبيرا لمنطقة  
قناة السويس ، وكذلك الآثار التي وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر .  
واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدته  
La Gazette de France الباريسية ( ٢٥ يونيو ١٨٦٧ ) . وكان دي اسبسس  
يشرح مشروعه بفخر في المعرض (١) ، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة  
المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوروبية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من  
جميع الوجوه وتقديم مقترحاتهم بعد اجراء دراساتهم اكل الاسئلة المذكورة  
بعد المناقشة فيما بينهم (٢) وهكذا بدأ اهتمام « الرابطة الدولية لتنمية التجارة »  
بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية : —

= وراجع أيضا : الياس الأيوبي ج ١ ص ٢٣ من معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧ .

هذا ويوجد بمكتبة بلدية الاسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس :

Charles Edmond, L'Egypte à l'Exposition Universelle de  
Paris 1867. Paris 1867:

(1) Roux, Op Cit. T. i. p. 382.

Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 — 26. وأنظر أيضا :

كانت هذه أول رحلة لاسماعيل لأوروبا وتوجه بعد زيارته لفرنسا الى لندن وهناك  
استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملاك السفن واصحاب مصانع الغزل والنسيج  
البريطانيين .

(2) Douin, G., Tom ii, p. 494.

## - الثاني -

١ - ما هي الأسواق والتسهيلات الجديدة التي سيفتحها طريق قناة السويس البحري أمام التجارة الدولية ؟ وما المشاريع التي لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التي تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا ؟

٢ - كيف يمكن الاستفادة من هذه القناة تجارياً ؟

٣ - ما هي وحدة قياس السفن ؟ ومسألة حياد قناة السويس ؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع ممثلي الغرف التجارية القادم ، لأنه سيحضر لمصر شخصيات مشهورة للمساهمة في حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح في شهر نوفمبر ١٨٦٩ (١) ورحب بهم الخديوي بحرارة عند اجتماعهم بالقاهرة واستقبل مندوبي المؤتمر في ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم

---

(١) من أعضاء المؤتمر : « وزير الزراعة والتجارة الإيطالي : Minghetti - البارون دي جاجن De Gagnon ( مستشار بالحكمة العليا ) ومدير الشؤون التجارية بوزارة الخارجية بفينا مندوبا عن النمسا والمجر - Kendell ممثلا لاتحاد شمال ألمانيا - Munch Roeder قنصل عام السويد والنرويج بالاسكندرية ممثلا لملكة اسكندنافيا المتحدة - de Saavedra مدير عام الأشغال العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا و Torelli وزير التجارة سابقا للمملكة الإيطالية ، ومبعوثي الغرف التجارية للبلاد الآتية : Stettin ( بواندا حاليا ) - بودابست - فيينا - هامبورج - روتويل Rotweil - تريستا أنفوس - الطونا Altona ( بالولايات المتحدة ) ماننستر - ليباخ - برت - المترز Olmutz ( بألمانيا ) - برشلونة - مرسييا - زيتا Zittau بألمانيا - فيوم Fiume ( ميناء يوغوسلافي حاليا وسابقا تابع لإيطاليا ) راجع : Donin ii p. 495.

وكان هؤلاء الأعضاء تحدوهم الرغبة في زيارة مصر لمشاهدة معالمها التاريخية .

## ١٨٦٩

ومساندة حكومته ، وطلب الأعضاء أن يكون الخديوى رئيساً للمؤتمر فقه  
تلبية لطلبهم . وقد قامت هذه الرابطة بدراسة النقاط التي طرحت في المؤتمر  
السابق مع إضافة : ( اعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من كل الضريبة  
واعفاء السفن المحملة بالقمح من رسوم المرور - انشاء منطقة حرة بالسويد  
احترام الملكية الخاصة في البحار ) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظرو  
مصر التجارية ، وبذل كل الجهود لانجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الأحمر  
وطبع خرائط وبناء الفنارات (١) .

وعقدت جلسة في ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر عابدين حضرها الخديوى اسامه  
وألقى الخديوى في المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة اعفاء سنن  
القمح من رسوم المرور ، أما بالنسبة لقانون الحموله الخاص بشركة قناة السويس  
والرسوم ، على القمح ، فذكر أنها تمثل جزءاً هاماً بالنسبة للميزانية المصرية و  
تلك الأشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة .

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى اسب  
ورغبته في إنشاء ميناء حر ( Port Franc ) ببورسعيد ، ولكن ظهر أن هذا  
المشروع غير عملي لاستحالة بقائه مناسباً وأن موظفي الجمارك ليست لديهم دراية  
بالتجارة الدولية . وعرض الخديوى مسألة اصدار خرائط هيدوجرافية  
جديدة خاصة بالبحر الأحمر وذكر أن موضوع إقامة فنارات بالبحر الأحمر  
يدرس مع جميع الجهات المعنية . وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر في ١٨ نوفمبر  
١٨٦٩ بالاسماعيلية برئاسة (Gagern) — مدير الشؤون التجارية بوزار  
الخارجية بفينا وممثل النمسا — وحضرها أعضاء جدد يمثلون الغرف التجارية

لدول أوروبا (١) وأعلن في ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر  
هابدين ، بعد أن صاغ أبحاثه في عدة مواد التوصيات الختامية الآتية :

١ — من المرغوب فيه — وبناء على إعلان الحكومة المصرية — إعفاء  
كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب ،

٢ — من الضروري اعتراف كافة الدول بحماية القناة دولياً .

٣ — في حالة الحرب يكون من الضروري — حسب القانون البحري —  
احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحري مقصوراً فقط على  
الإماكن التي بها تحصينات .

٤ — أن تطور التجارة العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس  
يستتبع قيام حق الاستخدام التجاري على أسس جديدة ورأسخة .

٥ — من المرغوب فيه — إزاء تطور تجارة أوروبا مع مستعمراتها في  
الشرق و مرورها بقناة السويس — أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تدعيم  
المصالح المشتركة في هذا العصر الامبريالى .

٦ — يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة «وحدة قياس السفن» من أجل  
مصلحة التجارة وإلى أن يتم التوصل لحل فان المؤتمر يوصى باستخدام جداول  
الاستنزالات التي يستعملها مكتب الفريetas الفرنسي ، كما يوصى في نفس الوقت  
بقبول إجراءات استنزال الفراغ الذي تشغله غرفة الآلات ومستودعات الفحم  
من حمولة السفينة البخارية أو السفن المشتركة .

٧ — يعتبر المؤتمر أن للشرط الاول لتطور الملاحة في القناة هو تخفيض

سعر الفحم ، من أجل المصاحبة العامة ، أما السفن المحملة بالفحم تماماً فيجب اعفاؤها كلية من رسوم المرور .

٨ — يوصى المؤتمر بأن السفن التي تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور .

٩ — يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعدولة .

١٠ — من المرغوب فيه ، وتشجيعاً للتجارة العالمية ، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تعمير برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة .

١١ — من الضروري بالنسبة للدول التي يهجمها أمر الملاحة بالبحر الأحمر أن تطبع خرائط هيدروجرافية ، توضح مسالك البحر الأحمر . ومن المهم أيضاً إنشاء فتارات جديدة على جانبي هذا البحر ، يحصل عنها رسوم معتدلة (١) .

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شيء بالنسبة لحلقات افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتين ، كانتا وما زالتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس :

١ — مسألة حرية المرور وسهولة القناة .

٢ — مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة . وكانت هذه أول

(1) Douin, G., T. ii, Op. Cit., pp. 498 - 500; Cf.

Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويذكر أن دى لسبس ترأس إحدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة الحياكم المختلطة .

مرة في تاريخ القناة يعلن فيها حيادها في مؤتمر دولي . فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول يقرر نظامها .

أما المسألة الثانية التي تعرض لها المؤتمر التجاري الدولي وهو رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولا تزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول في محاولة تسويتها إلا في مؤتمر القسطنطينية الدولي للحمولة في عام ١٨٧٣ (١) .

وبمجرد فتح القناة نجح برقيات عديدة تهيء دى لسياس وفرنسا من كافة أنحاء العالم حتى من إنجلترا نفسها التي وقعت ضد المشروع أرسلت مهنشة أيضا . وفي نفس الوقت أرسل المدعوون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخي ونشرت الحكومات هذا الخبر في صدر نشراتها الرسمية ، وعرف العالم كله في هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الانساني الاجتماعي (٢) .

في أوروبا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسي في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ (٣) -

(١) راجع بالتفصيل الفصل الثاني من الباب الثاني عن مشكلة رسوم المرور . ومشكلة حياد القناة في الباب الرابع - الفصل الأول .

(2) Ch. Ronx, T. i. p. 401, Julliette, A. Op. Cit. p. 26.

(٣) ورد خطأ في كتاب - مصطفى الحفناوى ، مشكلات قناة السويس ج ١ .

ص ٣٧٩ - بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصحته ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ .

وفي هذا الوقت الذي تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادئ والمحيط الاطلسي  
بسكة حديد طولها ألف فرسخ ، وتحاول العقول ورؤوس الاموال أن تصل  
بين أجزاء المعمورة المتناحية بعضها ببعض بشبكة من الموصلات الكهربائية ،  
كذا مما قريب تصافح فرنسا إيطاليا عبر النفق الذي يخترق جبال الالب ،  
وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الاحمر بواسطة  
قناة السويس . وأوروبا كلها كانت بمثابة في حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى،  
وإذا كانت الامبراطورة تخلفت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم ذلك  
لأنني حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بحمد السيف ووجود  
الامبراطورة هناك ليس إلا تعبيراً عن عواطف فرنسا نحو حمل يرجع الفضل  
فيه إلى مشاورة وعبقريّة أحد أبناء فرنسا ، (١) . ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء  
(أوجيني) في الاسماعيلية .

وعلق برلمان أسبانيا في إحدى جلساته على ذلك الحدث بقوله : « ان  
الانسانية لمدينة لدى لسبب بالفضل ، (٢) .

أما امبراطور النمسا فقد ألقى خطاباً في قاعة النواب — بعد عودته من  
احتفالات القناة — قال فيه :

« ان هذا العمل الذي شرف النبوغ الفرنسي وأعلى من قدر السيد دي لسبس  
مؤسسها ، يساعد تجارتنا الواسعة وصناعتنا المتطورة على النهوض ، فندعمه

(1) Ch. Roux T. i. p. 401:

(2) Ch. Roux, Op. Cit. 401, Cf, A Dam Juliette, Op. Cit.



ما أمكنكم إلى ذلك سبيلا ... ، (١)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرجاع الفضل للفرنسيين وذلك في برقية بعثت بها إلى دى بسبس يوم الافتتاح . أما في وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون برقية نصها : إلى المسيو دى بسبس « سيدى ، لقد كان للخبر الذى أذيع في إنجلترا في الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا ، وأننى إذ أبعث إليكم بتمننى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد ، فإننى بذلك أعبر عن عواطف جميع المواطنين الإنجليز . وعلى الرغم من مختلف العقبات التى صادفتكم فقد كافحتم لتدليلها والتغلب عليها ، وهى العقبات التى ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع ، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريةكم الفذة . وفى النهاية نلتهم لقاء صبركم الذى لا ينقذ وعزمكم الذى لا يكل خير الجزاء ، وأننى لسعيد بأن أكون المعبر الفصيح عن تهنئة حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق

(1) Ch. Roux, T. i. pp. 401 - 2.

وأنظر أيضا الحفناوى - مرجع سبق ذكره - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٦ . (بالنسبة لتهنئة دول العالم لدى بسبس وقراسا بعد الافتتاح أورد شارل روفى مؤلفه المذكور - ١ ص ١٠١ - ١٠٤ نصوص البرقيات المرسلة بهذا الشأن والمذكورة فى بحثى . وقد نقل من شارل روكل من :

Freyinet, La Question d'Egypte pp. 126 - 30. Cf Julliette, A pp. 26 - 27.

وكذا الحفناوى - فى كتابه قناة السويس ومشكلاتها - ١ ص ٣٧٥ - ٣٧٩ دون الإشارة إلى مصدر الوثيقة .

طريق جديد يصل الشرق بالغرب كما أهنئكم على ما حققتم به بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود، (١).

كذلك هنا جلادستون — رئيس الوزارة البريطانية آنذاك — دى لسيبس، فرد على تهنيئته مذكراً جلادستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكراً قال له جلادستون: ( لا تشغل نفسك بالمشاكل التي ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم وعندما تنجح ستكون قناة السويس مفيدة لاجلنا وعندها ستلقى التأييد في بلادنا، وهنا ستلقى فخار التتويج بالعظمة ) (٢).

وكان سفر دى لسيبس إلى لندن للتأييد على الرأي العام البريطاني وتحويله لمصلحته إزاء مشروعه، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الغنى والثروة والعظمة لهم: (٣)

« .. et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial ».

وبالغت إنجلترا التي وقفت ضد المشروع في البداية في تكريم دى لسيبس فاستضافته في يونيو ١٨٧٠ في لندن وايقربول وأعدت له الولائم والحفلات،

(1) Ch. Roux, T. I P. 402, Etienne, Micard, Le canal de Suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية في ٢٧/١١/١٨٦٩ المفضاوى  
١٠ ص ٣٧٦ - ٣٧٧ .

وراجع أيضاً : Julliette, A Op. Cit. p. 26.

(2) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(3) Lolieé, Frederic, Op. Cit. p. 224.

وفي ليفربول خطب رئيس الغرفة التجارية واثني عليه ، وفي ٤ يوليو أقام الدوق (سذرلاند) ' Sutherland ، مأدبة كبرى وكان الخطيب الذي وقف بين يدي دي لسبس في تواضع واجلال هو (جلاد ستون) رئيس الحكومة .

وأقام اللورد (مير) Lord Maire في ٦ يوليو ١٨٧٠ حفلا آخر تبودلت فيه الخطب والكلمات الرائعة قائلا (إن مهندسينا قد أخطأوا وكان دي لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة) .

وفي ٨ يوليو من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلا في قصر (كريستال) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التي مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة (لدى دي لسبس تهدي انجلترا تهايبها القلبية) .

وكان خطيب الحفل ولي عهد بريطانيا الذي منح دي لسبس ميدالية ذهبية بأسم : (جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة) . وذكر الامير في خطبته ٧/٩ : (أن بريطانيا لن تنس أبد الدهر أنك صاحب الفضل في نجاح أكبر مشروع ستصل به مصالح الملاحة التجارية وكذا ارتباطها بمحمياتها في الشرق على أحسن ما توجوه وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهرانها على ما تمكنه لعملك العظيم من تقدير فان هذا المشروع يعد الآن وفي المستقبل فتحا لبلادنا . ) (١)

كذلك أعلن جلادستون لدى لسبس نبأ إنعام الملكة فكتوريا — ملكة انجلترا — عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند في ١١ يوليو ١٨٧٠ ، واجتمع

(1) Ch. Roux, T. i. pp ,403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard, E. p. 193.

البرلمان في إنجلترا وقرر منحه لقب مواطن (لمدينة لندن) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة .

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالثناء والمدح على جهود دى لسبس ، فذكرت صحيفة التيمز « The Times » ، بأن دى لسبس ( هازم الصعاب : Vainqueur de tous les obstacles ، والسيد الذى تدبر له بريطانيا مستقبلا . ) (١)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تغير من ( تكتيكها ) وتكرس كل جهدها لوضع يدها على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها من عاقبة تحقيقه . فبدأت أول الأمر بإثارة المنازعات مع الشركة . ونجدد ذرائع يذكر غداة الافتتاح : ( يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس ، فإنه حري بنا أن نشارك فيه وأن الحكومة البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة ) « Accaparer le canal » (٢)

من ذلك نرى أن كل الفضل والجهود إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا ، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية كان لها الدور الرئيسى فى اتمام هذا المشروع ، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان بالمثل من تلك الدول . إلى جانب ذلك فقد خرج الحديوى صفر الپدين مثقلا بالديون لم يهتق أى من اطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الأزمة بينه وبين الباب العالي .

(1) Roux, Ch. Op. Cit., T. i. pp. 404 - 5, Cf.

Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The Suez Canal, p. 40.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Égypte, Paris 1898. p. 130.

## ٥٧

إذ ما كاد السلطان يلم برحيل ضيوف اسماعيل عن البلاد غداة الاحتفال بإفتتاح قناة السويس ، حتى أرسل اليه في أواخر نوفمبر ١٨٦٩ — على يد مندوب سام — بلاغا نهائياً في شكل فرمان أمره بمقتضاه بالتخضوع حالا لأوامره ، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح ساطاني ، فغضب اسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك فنصحته ( السير هنري اليوت ) بتجنب كل إجراء يضعه في موضع التعدي للسلطان ويرغم الباب العالي على اتخاذ إجراءات أكثر خطورة . وقد وردت اشارات برقية من سفراء إنجلترا وفرنسا والنمسا بالاستئانة تشير عليه باللين مؤقتاً ، وإظهار شيء من الاعتثال للأوامر المرسلة اليه ، فرأى اسماعيل نفسه مضطراً لمواجهة الباب العالي وحيداً بعد انفاقه مبالغ طائلة في حفلات الافتتاح وفي مشروع القنساء نفسها . فاضطر اسماعيل آخر الأمر للموافقة على تلاوة فرمان في ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة في ميدان القلعة بحضور المندوب العثماني وأرسل اسماعيل برسالة للصدر الأعظم يخبره فيها بقبوله فرمان . وسر طالى باشا لقراءة فرمان رسمياً بالقاهرة وصرح للسفراء بأن الحادثة المصرية قد انتهت ، وأبدى ممثلوا الدول سرورهم لانتهاء تلك الازمة التي استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (١) . وهكذا أظهر الخديوي اسماعيل اعتثاله لمتجنب أي عمل يزيد غضب الباب العالي عليه . وقال

---

(١) الياس الأيوبي - عصر اسماعيل - ١ ص ٤٤٥ - ٤٤٦ وراجع أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٤٤ - ١٤٥ . وقد ورد خطأ مطبعي ص ١٤٤ بكتابات الدكتور احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا فلذكر أن فرمان قرى في القلعة يوم ٩ سبتمبر وصحتها ٩ ديسمبر وتاريخ فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ كما ورد بمنس فرمان الذي نقله الدكتور احمد عبد الرحيم عن Douin II Op. Cit. pp. 486 - 487, 490 ويظهر أنه خطأ مطبعي .

اسماعيل في حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر ، طويت العلم واسكنى لا أخفيه  
وسأنتظر الاحداث وإلى أن تقع أعدى بلادى لمواجهة المستقبل (١) .

بدأ اسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله في الحصول على تأييد فرنسا  
وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن تحقق من وراء مشروع قناة  
السويس التى ظن أنه سيخطف لمصر مركزا دوليا جديدا ومن ثم بدأ يعتمد على  
قوى أخرى وهى روسيا والولايات المتحدة .

فما أن رحل مندوب الباب العالي بعد ثلاثة فرمان ٢١ نوفمبر ١٨٦٩ حتى  
صدرت الاوامر بتمليح وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل وأرسلت المدافع  
والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط وقناة السويس ، وأقيمت  
الاستحكامات عند مدخل القناة ، وحشد الجنود على شواطئ البلاد والموانئ  
ولا سيما الإسكندرية ، وأحضر اسماعيل ضباطاً أمريكياً كمدربين عسكريين  
للجيش المصرى ، وكان الدافع من وراء تجنيد هؤلاء الضباط الأمريكيين دون  
غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والانجليز هو اعتقاد اسماعيل بأن الولايات  
المتحدة ليست من الدول ذات الاطماع فى مصر . وأنهم من القوة بحيث تمكنوا  
من طرد الفرنسيين من المكسيك . فلا بد إذن أن ينجحوا فى تدريب جنوده  
تدريباً جيداً وبأقل التكاليف وكان اسماعيل يبرر مسلكه هذا بأنه يدافع عن  
نفسه بعد تفكير الاستانة فى شمله (٢) .

(١) جاك تاجر - اسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩ : وهى رسالة من  
قنصل إيطاليا بمصر الى وزير الخارجية الايطالية - اسكندرية فى ٢٦/١/١٨٧٠ .  
(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١٤٧ - ١٤٨ . وأنظر  
أيضاً : محمد السروجى - مصر والمسألة الشرقية من القرن التاسع عشر ص ٢١٠ .  
وأنظر أيضاً : Douin, Op. Cit. T. 2. P. 493

## ١٥٥

إلا أن هذا الاتجاه من جانب اسماعيل أثار قلق إنجلترا ومخاوفها . ففي ٢٧ إبريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الانجليزية قنصلها في مصر دستانتون ، أنه قد نما إلى علمها أن - الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة ويبرم عقود لاستخدام ضباط أمريكيين بدلا من الأتراك ، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تبتاع هي الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة . وواضح من هذا القول أن إنجلترا تخشى تدخل روسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الامبراطورية العثمانية .

وقد ذكر القنصل البريطاني دستانتون ، في رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (١) .

ولكن إنجلترا وفرنسا كانتا في ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليم الجيش المصرى وتحصين الموانئ وقناة السويس فقد صرح ( إميل ليفيه ) - رئيس وزراء فرنسا - لنوبار في ١٧ مايو ١٨٧٠ : دقل لسموه باسمى كصديق أن هذه الأسلحة تثير القلق وأن الحكومة - ولا سيما الامبراطور - لا يرغب في تعقيد الأمور وأن هذه الأسلحة تؤمن مكانة الخديوى بدلا من أن تعزها . كذلك صرح لورد دليونز ، لنوبار بأنه إذا لم تحل مسألة التسليم فقد تسفر عن متاعب

(1) Douin, G., T. ii. Op. Cit. pp. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان من ١٠٣ - ١٠٤ ، أحمد عبد الرحيم -

مصر وتركيا من ١٥٤ .



وتعهدات جديدة لا ترغب فيها أوروبا (١).

وشرح اللوق (جرامونت) Duc de Gramont، وزير خارجية فرنسا لدى لسييس في ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن «الخديوى اسماعيل قد عقد اتفاقاً مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه على خمسين ضابطاً وأنه قد أوصى بسفن حربية وطوربيدات وأنه قد عقد العزم على أن يرفع علم الثورة على السلطان وأن فرنسا على الرغم من صداقتها للخديوى مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطوة وتستعصر إلى أن تنحاز إلى إنجلترا وبقية أوروبا. فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والخسارة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخديوى نفسه» (٢).

عندئذ رأى اسماعيل أن يبرز موقفه فصرح (لستانتون) بأن هدفه هو وضع البلاد في حالة دفاع لكي يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالي في عزلة، كذلك برر تسليح السواحل بأنه كانت توجد في مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصينات تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم ووجود الضباط الامريكيين في مصر لا يتضمن إجراء شاذ بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب، ولكي يثبت اسماعيل للتفصيل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمراً بوقف ارسال ما تبقى

(١) كرايتيه ، بيير ، اسماعيل المفتري عليه من ١٩٣ .

وراجع أيضا : أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٥٦ .

(2) Douin, G., T. ii, p. 565.

وأنظر أيضا - كرايتيه بيير - اسماعيل المفتري عليه من ١٩٣ - نقلها من محفوظات هابدين وثائق الإصلاح القضائي ١٨٧٠ - ١٨٧٥ .



## ١٤ -

من المدافع في الخارج (١) .

وهكذا أسهم افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في رفاهية العالم وجلب المتاعب في نفس الوقت للخطيوي الذي فشل في تحقيق أهدافه من المشروع واغراقه في الديون التي وقع فيها على شعب مصر .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا من ١٩٠٦ - ١٩٥٢ .



## الفصل الثاني

### بروز أهمية قناة السويس

#### في المجال الاقتصادي الدولي

- اختصار المسافة بين الشرق والغرب .
- أثر قناة السويس على التجارة الدولية .
- مجال قناة السويس الاقتصادي في العالم .
- أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط .
- دور قناة السويس في تطور بناء السفن .
- أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية في :  
( إنجلترا ، فرنسا ، إيطاليا ، النمسا ، إسبانيا ، روسيا ، مالطة ،  
ألمانيا ، الدانمرك ، هولندا ، الولايات المتحدة ) .



بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، فقد وصفت بين بحرين وفصلت بين قارتين . وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بمروراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً . ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضائق فيقول بأن قناة السويس هي بمثابة بوسفور لعالم البحر المتوسط الحديث (١).

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا وبريطانيا بممتلكاتها في الشرق . كذلك تشكل نقطة تجمع (Converging point) لخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانئ شمال وشرق وغرب القناة . مثل موانئ حوض البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود وموانئ غرب أوروبا وبريطانيا وموانئ بحر البلطيق وموانئ أمريكا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الى موانئ البحر الأحمر وشرق أفريقيا و عدن والخليج العربي والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى .

واقدر أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس — طريقاً بحرياً مستمراً — يتميز الى جانب قلة التكاليف في النقل البحري المستمر ، بكثرة الموانئ التى يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد للطرق البحرية الفرعية التى تصب فيه . وتمركز الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً في اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندي الى نقطة التجمع في كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجية من كولومبو في الانحناء تجاه كلكتا ثم

1) Arther, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condominium. London 1899, p. 76.

وانجمن شيم الى بينانج (Penang) والمضائق الى الشرق الأقصى واستراليا (١).

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بينها وبين طريق رأس الرجاء الصالح، فنجد قبل افتتاح قناة السويس للملاحة أن الطريق البري عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح، إلا أن الطريق الأخير كان يفضلته كثيراً. فالطريق البري له عيوبه ومصاعبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وإيضاً تعدد جزره ونقطه الساحلية التي تستخدم كمحطات وقواعد التموين. وذلك يجعل النقل البحري رغم طول الرحلة رخيصاً، بل وأرخص من الطرق الأخرى في نقل السلع الى مسافات بعيدة. يضاف الى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطيلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة الى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التي تضيق هبناً له أثره على تكلفة النقل (٢).

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظمهم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن الى أن اخترعت السفينة البخارية التي أمكنها أن تبحر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها (٣).

1) Dudley, Stamp, A commercial Geography, London 1937 p. 438

ويشبهه بشارك قناة السويس بالموارد الفكري الذي يربط الظاهر بالمخ. راجع:

Hallberg, Op. Cit., p. 310.

(٢) دكتور ابراهيم صقر: المستقبل الاقتصادي لقناة السويس، بحث منشور بـ مجلة

كلية آداب القاهرة - المجلد ٩ - ١٠ ص ١٩٠-١٩١.

(٣) المرنجج السابق ص ١٩١.

وبعد أن تم حفر القناة ألغت الحاجة إلى استعمال الطريق البري عبر مصر بين  
البحرين الأحمر والمتوسط ، وبذلك قصرت قناة السويس المسافة والرحلة من  
موانئ أوروبا لموانئ الهند بمسافة ٤٠٠٠ ميل (١)

وفي السبعينات من القرن التاسع عشر كان العبور سريعاً كما كان عبور القناة  
صالحاً فقط نهائياً وإزدادت حركة الملاحة فيما بين عامي ١٨٧٢ - ١٨٨٢ (٢).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق إلى الهند وحقق بمباي بمقدار الخمسين  
والى كلكتا بمقدار الثلث والى هونغ كونج بمقدار الربع (٣).

هذا من ناحية الموقع ، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس  
تأثيراً واضحاً عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وهدأً جديداً لتجارة  
الشرق لا تقل في أهميتها عن تلك التجارة التي نتجت عن رحلات البرتغاليين في  
القرن الخامس عشر (٤).

فقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوروبا في العصور الوسطى  
تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية : الطريق الأوسط من الخليج العربي إلى دمشق  
وساحل البحر المتوسط ومنها إلى أوروبا — والطريق الجنوبي ويمر عبر مصر

---

(١) وأسبوعين زمنياً بالنسبة للسفن البخارية السريعة في عام ١٩٣٠ . أما بالنسبة  
لموانئ حوض البحر المتوسط الاوقيانية فكانت الفائدة أكثر . راجع :

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930. p. 415.

2) Ibid., p. 50.

3) Bowden, Witt, An Economic history of Europe since 1750,  
N.Y. 1937. p. 415.

4) Hallberg, Op. Cit 216.

من المحيط الهندي والبحر الأحمر . أما الطريق الثالث فهو الطريق الشنالي وهو طريق يجرى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجبال إلى أن يصل إلى الشنالي من بحر قزوين والبحر الأسود (١).

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة في طريق النقل البحري خاصة وأنه قد صاحب ذلك تحسناً في وسائل المواصلات العالمية الأخرى . يظهر السكك الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى وراج التجارة العالمية بزيادة سرعة المواصلات وتقصير المسافات والإقتصاد في الوقت والنفقات في أجور النقل بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة (٢).

هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع المنقولة عبر قناة السويس من  $\frac{1}{4}$  ٢٠٪ من ثمن البضاعة إلى ١ ٪ . وضربت صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضائجه عن طريق شركة المساجيري ماريتيم الفرنسية ، فكان يدفع لطان البضاعة إلى اليابان ٨٣٠ فرنكا ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس الطان وفي نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا (٣) .

كما أدى افتتاح قناة السويس إلى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين إلى الشرق ، إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥ ٪ ، بينما كانت تبلغ ٢٠ ٪ .

(١) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب :

Clive, Day., Op. Cit. pp. 84 - 85.

(٢) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات في القرن ١٩ في كل من :

الدكتور حسن كامل سليم - تاريخ أوروبا الاقتصادية في القرن ١٩ من ١٩٧٠ ، ٢٧١.

Bowden, Op. Cit., pp. 402 - 3.

3) B. D. No. 56 Bis, 17.7.1873.



تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح (١).

أعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع موانئ البحر المتوسط . ففي الفترة ما بين عامي ١٨٧٠ - ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد إزدادت زيادة عظيمة . وفي نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان في الحقبة عام ١٨٧٠ إلى حوالي أربعة ملايين طن عام ١٨٨١ وهكذا فإن الإنقلاب العظيم بلغ أكثر من الضعف خلال الثلاثينيات من القرن التاسع عشر (٢).

ويجدر التنويه بأن الزيادة في التبادل التجاري بدأت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتجسيفات الفنية في تصميمات بناء السفن البخارية . كما ترجع أيضاً إلى إزداد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوروبي بها .

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات ، الإنخفاض السريع في أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة الإنخفاض في الأسعار من ٢٥٪ إلى ٣٥٪ في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٨٤ . كذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع في الأسعار على الصوف الاسترالي بدرجة كبيرة . وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك في أوروبا (٣).

وإذا نظرنا إلى مجال النشاط الإقتصادي العالمي المحيط بقناة السويس، نجد

(1) Ibid, No. 27, 22: 9: 1872.

(2) Sargent, Op. Cit., p. 53,

(3) Ibid, pp: 53 - 4.

يمتد من الساحل الشرقية لأمريكا الشمالية ويدخل فى نطاقه القارة الثلاثية (Triple Continent) : د أوروبا وأفريقيا وآسيا ، وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الإقتصادى للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الاطلسي وما يسه عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد . وكذلك المحيط الهادى بالقدر الذى يخدم فيه كمرکز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف الى ذلك أن قناة السويس قد تواجه فى أجزاء صغيرة من مجالها إمكانية منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس. ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الإقتصادى ضخم لإمتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه ، وهما أمران يترتب على تفاهما معاً فوائد ضخمة متنوعة من تبادل السلع التى تزيد عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التى فاض إنتاجها فى هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجارى بين هذه الدول عبر قناة السويس (١).

وطريق البحر المتوسط آسيا أو طريق السويس ، يربط بين أمريكا وأوروبا وبين آسيا بواسطة البحر المتوسط والبحر الأحمر وهو الطريق الرئيسى الذى يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابس . فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابس على سطح الكرة الأرضية ، وإذا أضفنا فى إعتبارنا الثالث القارى الذى يمثل كتلة يابسة واحدة سماها ماكيندر «جزيرة العالم» (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع فى وسط هذه الجزيرة العالمية . كذلك تتوفر فى

(١) إبراهيم طبر: المستقبل الإقتصادى لقناة السويس من ٢١٤

طريق السويس وسائل التموين بالحاجيات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للبائسة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التي تستعمل هذا الطريق .

وإذا كان المجال المسافى - إن صح هذا التعبير - يغطي الجزء الأكبر، فإن المجال التجارى يكون أضخم مما يجعله عالمياً ومهماً في العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم . هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع في منتصف الطريق تقريباً، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقريبة من أحد الطرفين . ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التي لابد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التي ستعبر منتصف الطريق . ولا شك أن ضخامة المجال التجارى للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات النقل المائى المستمر - دون تقطع - كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها (١) .

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص في القرنين التاسع عشر والعشرين وهي أن محطات الفحم والإمداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢) .

(١) المرجع السابق ص ٢١٦ - ٢١٩ .

(٢) Hallberg, Op. Cit., p. 377.

راجع نقاط الارتكاز البحرى بالفصل الثالث - ص ٧١ .

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة للقناة السويس من واقع لإحصائيات السفن والمحولات العابرة للقناة في العشر سنوات التالية لإفتتاحها (١٨٧٠-١٨٨٠) نجد إنجلترا تنصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة (١).

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء إنجلترا كدولة وكامبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى ضخيم يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة . فقد كانت إنجلترا تعتمد كلية على إستيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى . فقد إستوردت في عام ١٨٥٠ معظم إستهلاكها من القمح من الخارج . وفي الفترة ما بين ( ١٨٧١ — ١٨٩١ ) زادت وارداتها من المواد الغذائية بنسبة ٨٨ ٪ . وكانت تستورد في عام ١٨٨٦ قطع خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك . ونتيجة لإزدياد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الغلال تستوردها إنجلترا من الخارج . هذا بالإضافة إلى أن مخزون إنجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا . وهكذا فإن إنجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التى تعرضها الهند والصين في حالة عدم إستطاعتها حماية تجارتها في المحيط في أى حرب مستقبلية (٢) .

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التى أفرغتها السفن البريطانية التجارية في الفترة ١٨٢١ — ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١,٧٨٢,٠٠٠ طناً في السنة ، وفي الفترة من

---

(١) ترتيب الدول حسب مجموع حولاتها التى عبرت القناة هي : إنجلترا — فرنسا — هولندا — إيطاليا — ألمانيا — دول أخرى ، أنظر :

Wilson, Op. Cit. p. c. (Preoface).

(2) Marder, British Naval Policy, p. 85.

١٨٩١ - ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠٠,١٢٢,٠٠٠ طنناً في السنة . وبالمقارنة بالسفن الأجنبية الأخرى نجد أنها في الثلث الأول من القرن التاسع عشر ١٨٢٢,٠٠٠ طنناً في السنة ، وفي الثلث الأخير من القرن ١٩ بلغت ٢٧٦,٠٠٠ طنناً . وفي عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣٠,١٨٩ سفينة ، إجمالاً حمولاتها ٤,٥٧٨,٠٠٠ طنناً ، أما السفن البخارية وعددها ٣١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١,١١٣,٠٠٠ طنناً .

وبالمقارنة مع الأساطيل الأخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الأسطول الألماني في عام ١٨٧٠ كانت أقل من مليون طن ، وحمولة الأسطول الفرنسي في نفس العام ١٠,٧٣,٠٠٠ طنناً (١) . كذلك بلغت حمول الأسطول التجاري الأمريكي في نفس العام (١٨٧٠) ١٠,٤٩,٠٠٠ طنناً (٢) .

كما كانت إنجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة في نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى حتى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير في البحار تحت العلم البريطانى ، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية في هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة : " Carrying capacity " ، قد نمت بشكل متسارع نتيجة لإصناع وكبير حجم السفن وإحلال البخار محل الشراع في تسيير السفن . وبعد عام ١٨٥٠ حمات السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وإرفعت هذه النسبة في السنوات التالية إلى الثلثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع (٣) .

(1) Bowden, Op. Cit., pp. 407-8.

(2) Ibid., p. 421.

(3) Day, Clive, A history of commerce. pp. 377-8.

## ٥٠

وهكذا نجد بريطانيا غداة افتتاح القناة وهي تملك أسطولا تجارياً تبلغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة . وكانت إنجلترا في أول الأمر تعارض مشروع القناة من وجهة نظر إقتصادية من حيث أنها تخشى أن تظفر للدول المطلية على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى . فتجد بذلك مجالا واسعا لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى وبذلك ينفذ الإقتصاد الإنجليزي عنصراً هاماً من عناصر إزدهاره وتفوقه (١) .

وقد سبب ذلك قلقاً للتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع في وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس . فالقطن والأرز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق جنوب ووسط أوروبا لن يستمر في تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل ، مما أثرى موانئ حوض البحر المتوسط على حساب لندن . وإزدادت الفائدة باختراق جبال الألب بإسكك الحديدية . وعلى أية حال كان التغير تدريجياً حيث أن المركز الإقتصادي القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية . فكانت إنجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التي يعاد تصديرها لغرب أوروبا عبر الأطلنطي (٢) .

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الإبقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحري وحيد بين أوروبا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث أنها تسيطر

(١) عبد البريز الشناوى : قناة السويس والنيارات السياسية - ١

ص ١٤٤ - ١٤٥ .

(2) Sargent, Op. Cit. pp. 54-8.

على هذا الطريق الملاحي مركزها الجغرافى وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها  
التجارى الضخم. فكانت إنجلترا تعتقد أن إنشاء قناة السويس سيحرمها من  
هذه المزايا جميعاً ، وسيفتح لدول حوض البحر المتوسط ميزات إقتصادية  
وعسكرية بالغة الخطورة. أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرين فكانت إنجلترا  
ترى نقلها بالطريق البرى الجديد عبر الأراضى المصرية . ولم يؤثر افتتاح قناة  
السويس على نقل البريد الحكومى للهند فقد ظل يسلك طريقة القديم ، فكانت  
بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدراس وكلكتا أربع مرات.  
بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤  
حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانئ لإنزال وشحن البريد والبضائع  
الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون مشاهدة معالم مصر عن قرب بدلاً من الاكتفاء  
بمشاهدتها من سطح الباخرة أثناء عبورها القناة .

وظل البريد المستعجل — حتى بعد عام ١٨٧٤ — ١٨٨٨ — والمال بميناء  
برينديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر (١).

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف إنجلترا فيقول:  
وهكذا كانت فكرة الحكومة الانجليزيه فكرة معقدة ففى تريد استخدام طريقتين  
فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر ، طريق رأس الرجاء  
الصالح للنقل البحرى الثقيل وطريق مصر للنقل البرى الحديدى الخفيف « (٢) .  
ذلك أن إنجلترا كان يهمها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريباً من

(1) Wilson, Op. Cit., pp. 41—2.

(٢) عبد العزيز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية - ١ ص ١٤٤ - ١٤٥ :

السيطرة على المحيط الاطلسي والمحيط الهندي فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدي (١) .

وهكذا نجد انجلترا تحاول تماشى طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها . وفي سنواته الاولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند . بل ظهرت في انجلترا فكرة لإنشاء خط سكة حديد يمتد الى الخليج العربي أو يمتد بطول الطريق الى الهند ، وقد أقرصى المؤتمر البرلماني في ٢٢ يوايو ١٨٧٢ بالإسراع في تنفيذ الخطوط التي تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل الى الخليج العربي وقدوت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيهه استرليني بالإضافة الى أنه سينتصر الوقت بالنسبة للقدرات العسكرية والركاب فيما بين بمساي ولندن .

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوصية التالية : وإنه من الاهمية بالقصوى لمصاحبة هذا البلد وللهند إنشاء خطوط بديلة كتملك المقترحة والمشار اليها سالفا ... خط حديدي فيما بين البحر المتوسط والخليج العربي . وأن هذا المشروع المقترح سيتكلف حوالى ٣٠٠.٠٠٠ جنيهه استرليني سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبرا على ورق ولم ينفذ (٢) .

وقد أدى افتتاح قناة السويس الى ضرب فكرة إنشاء خط حديدي للفرات ، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفرّ وكانت حججهم أن قناة السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن في استطاعة العدو عرقلةتها بإغراق باخرة

---

(١) المرجع السابق ، ص ١٤٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit., pp, 433—4.



## - ٧٤ -

أو أكثر فيها ، وأن أرجحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها ، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة . فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٧١ — ١٨٧٢ لم تقف في سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس (١) .

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية . لاقتصاد بريطانيا نتجده مثلاً أن صادراتها للهند في عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢٩٨٦٠٨٣ جنيه استرليني . وفي عام ١٨٧٢ بلغت ١٤٥٣١٠٥ جنيه استرليني (٢) .

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية في عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين المارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ — والتي تمثل ١٠ ٪ من قيمة صادرات وواردات إنجلترا — موضحاً البضائع الرئيسية الآتية : ( الحبوب — الأرز — القطن — البن —

(١) زكي صالح ملسى : دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري — بريطانيا والمراق حتى عام ١٩١٤ — بغداد ١٩٧٠ — ص ١٦٥ — ١٦٦ .

هذا ويلاحظ أن مشروع سكة حديد الفرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «السيبوي» Sepoy في الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتعزيز إمبراطوريتهم في وجه الخطر الروسي ، ولم يتحقق المشروع : فلقد أذهن رئيس الوزراء لورد «المارستون» لتأثير نابليون الثالث الذي هاض سكة حديد بريطانيا في بلاد الشام التي كانت منطقة نفوذ فرنسية في وقت ساد فيه الوثام بين البلدين بسبب حرب القرم . أنظر المرجع السابق ص ١٦٤ — ١٦٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit. p. 397.

الشأى) واستخلص التقرير السنوى أن قناة السويس التى اختصرت المسافة بين أوروبا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والأسماليين الانجليز لأن تقصير المسافة بين أوروبا والشرق والغرب قلل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة فى هذا الطريق وخصوصاً السفن الشراعية (١).

ويذكر (هوسكينز) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا فى عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه. وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلها إلى كلكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفاً إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢).

وعلى الرغم من كل ذلك فإن قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦ ٪ من واردات انجلترا، ٢١ ٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس (٣).

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة لقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيو ١٨٧٢ فتراوحت النسبة بين ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من مجموع

(1) Parliamentary Pap. Board of Trade, December 1882

Egypt. Farrer Report p. 8.

(2) Hoskins, Op. Cit., p. 415.

(3) Marder, Op. Cit. p. 468.

## ٧٥

السفن العابرة . ففي هذه الفترة عبرت القناة : ١٢٣٧ سفينة بلغ اجمالى حمولاتها ١٢٩٤١٢٨ طننا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١ ٪ من اجمالى السفن العابرة للقناة (١) .

أما بالنسبة لإسترااليا ونيوزيلاندا فنجد أن المسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس تقل بحوالى ١٠٠٠ ميل عن طريق الرجاء الصالح . ولكن رسوم المرور عبر القناة قللت من هذه الميزة . وعموماً فإن ٧٥ ٪ من السفن المتجهة لإسترااليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من استرااليا إلى انجلترا كانت تستخدم قناة السويس . والسبب فى ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والصوف الأسترالى بسرعة إلى أسواق انجلترا وأيضا لكي يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين فى حوض البحر المتوسط (٢) .

وعلى الرغم من ذلك نجد أن احصائيات جريدة شركة قناة السويس الثالث شهرية — Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie. — تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة للقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة وحق فترة الدراسة ١٨٨٢ . فمثلا فى عام ١٨٧٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٣١٢ سفينة انجليزية . وفى عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 380.

(2) Sargent, Seaways of the Empire. pp. 31—55.

Cf. Hallberg, Op. Cit p. 390.

انجليزية وفي عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية (١).

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وإيطاليا والنمسا وروسيا مع موانئ الهند وإلى ازدادت بشكل ملحوظ فقد جاء في دراسة عن الهند وموانئ البحر المتوسط في الفترة ما بين ١٨٧٠ — ١٨٧١ ، أى في السنوات الأولى للإفتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند في هذه الفترة بلغت : ٢٢٣٠.١٢٥ أسترليني ، بينما زادت في عام ١٨٧١ — ١٨٧٢ مبلغاً يقدر بحوالى : ٨٠٠.٣٠٧ أسترليني ( أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك ) . وكانت أهم الموارد التجارية هي : القطن الخام والجلود والجلوت الخام والبذور والحرير الطبيعي من الهند لموانئ البحر المتوسط (٢) . وبالنسبة لإختصار المسافة فيما بين موانئ البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال من جنوا إلى بمباى قد أختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨ ٪ . ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠ ٪ . عن طريق السكاب . وتقصير المسافات يعنى بالنسبة للبلاحة التجارية انخفاض في مصاريف نقل البضائع مما يؤدي إلى تشجيع حركة التبادل التجارى بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة (٣) .

(1) B.D. No. 300, 22.4.1880. p. 3.

(٢) أوردت صحيفة قناة السويس B. D. بيانات عن صادرات الهند إلى موانئ حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للإفتتاح واهج :

B. D. No. 101, 12. 10. 1874. pp. 1—2.

(3) Siegfried, Op. Cit. p: 120.

ولكى تتكامل الصورة من جوانبها المختلفة فإن دراسة أثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة أوضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العالم ، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحاً للدواعي الاستعمارية وراء استغلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبي طلبات الاستثمار .

أدى افتتاح قناة السويس الى ثورة في صناعة بناء السفن ، ذلك أن قناة السويس إحدى ملامح العصر الحديث في التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة . والخطوط الملاحية والتنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة . فإذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى الى الكشف الجغرافى فى القرن الخامس عشر ، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن الى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينيات من القرن التاسع عشر .

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر ، كما أدى افتتاح القناة الى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية ، والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور القناة (١) .

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥ ٪) من الاسطول التجارى العالمى (٢) .

(1) Hallberg , Op. Cit., p. 377—378.

(2) Poydemont, Henri, Le Canal De Suez: Paris. 1955.  
P. 44.

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حمولة السفن ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن . كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة تطبيق هذه النظرية التقنية الجديدة وبعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة . وفى نفس الوقت سهل إنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصناعات التجارية والمالية ، وجعل الأوربيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الاسواق خارج أوروبا ، كذلك منح الحكومات وسيلة الاشراف على عمل وكلائهم فى البلاد البعيدة أو توجيهها بطريقة أكثر فاعلية . وهذه الظروف الجديدة ساعدت على التوسع الاستعماري لأوروبا (١) .

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق ، قد خففت أيضا المسافة بين محطات التموين بالفحم التى أنتشرت على طول الطريق الملاحى ، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلا من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظراً لطول الرحلة وبعد محطات الفحم . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ، ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر ، وبخصوصاً الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحياً لعدم انتظام الرياح وكثرة العنخور (٢) .

(١) إبير وينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤ .

(2) Encyclopedia Britanica, Vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة « Ship » ص ٢١ فصلاً مسهباً عن تطور بناء السفن .

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية ، التي تسبب تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التي تستمر حوالى ثلث السنة . وكثير من السفن الشراعية قد أجمعت عن الملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفا من الفرق . ولذلك كانت رسوم التأمين على السفن الشراعية التي تسلك طريق قناة السويس عالية إذا ما قورنت بمثيلاتها التي تسلك طريق السكاب . فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق السكاب تتراوح بين ١ ٪ إلى ٣ ٪ كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى ١٠ ٪ وأحيانا تصل إلى ١٨ ٪ (١) .

ولهذا نجد أن كثير من التجار البريطانيين وملوك السفن أبدوا نظرة متشائمة بعض الشيء عن النتائج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصة ، ذلك أن الخسارة الناتجة عن التحول السريع من الشراع إلى البخار أدى إلى انخفاض سريع في رأسمال السفن الشراعية وبطبيعة الحال فإن ملك هذه السفن فشلوا في تقدير هذا المطلب الحقيقي والشرعى للعالم على حسابهم ومصالحهم الشخصية . وهذا أمر طبيعي بالنسبة للتطور التكنولوجى والأحداث المصاحبة له في كل تطور صناعى (٢) .

وقد التفت ملك هولندا لآثر قناة السويس على السفن الشراعية ، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا . وانعقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبحارية . فمثلا سفينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥

(1) Siegfried, Op. Cit., p. 120.

(2) Sargent, Op. Cit., pp. 53—54.

تقطع المسافة من ( Cap Lézard ) بشمال فرنسا إلى مضيق ( Sonde ) — بين جزيرتي سومطرة وجاوه — عن طريق السويس في ٩٠ يوماً . وعن طريق رأس الرجاء الصالح في ٨٤ يوماً أى بفارق ستة أيام . وفي رحلة العودة من مضيق ( سوندى ) إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق رأس الرجاء الصالح في ٧٩ يوماً وعن طريق قناة السويس في ٩٠ يوماً بفارق ١١ يوماً . وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالنسبة للسفن الشراعية القادمة من شمال أوروبا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيل أو الصين أو حائدة مستخدمة طريق القناة . كما درس المؤتمر أيضا أثر قناة السويس على السفن البخارية ، فوجد أن سفينة بخارية متجهة إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوماً وعن طريق قناة السويس ٥٧ يوماً بفارق ١٤ يوماً . ونفس السفينة عائدة من سوندى إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوماً وعن طريق القناة ٦٠ يوماً بفارق ١٧ يوماً لصالح القناة (١) .

وكانت السفن الشراعية — قبل افتتاح القناة — تُكوّن معظم الأسطول التجاري العالمي ، كما ذكرت ، في الوقت الذى كانت السفن البخارية تحتل مراحلها الأولى . بل كانت السفن البخارية تستخدم في نفس الوقت الشراع بالإضافة إلى دواليبها الدافعة ، التى تسمى بالبخار . وقد بلغ عدد السفن فى عام ( ١٨٤٦ ) ١١١٢٨ سفينة ، كان من بينها ١٠٢ سفينة بخارية فقط أى بنسبة

---

(1) Fredric de Conink, Le Canal de Suez après l'inauguration.  
Paris 1869. pp. 23—24.



١٨٥٥ وفي عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٢٩١ سفينة بنسبة ٠.٣٥ / ١٠٠ .

وإذا نظرنا الى حمولة السفن الشراعية الانجليزية في عام ١٨٦٩ نجد انها قد بلغت ٤,٦٧٧,٢٧٥ طناً في الوقت الذي انخفضت فيه تلك النسبة في عام ١٨٧٩ فبلغت ٣,٩١٨,٦٧٦ طناً بفارق يقل ٧٥٨,٥٩٩ طناً ، أى ما يعادل ١٧ . / ١٠٠ . وبالعكس نجد حمولة السفن البخارية الاجمالية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى ١,٠٣٩,٩٦٩ طناً قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت : ٢,٣٣١,١٧٥ طناً . أى بزيادة قدرها ١,٢٩١,١٨٨ طناً أى بنسبة قدرها ١٢٤ / ١٠٠ (٢) .

وشهد النصف الثانى من القرن التاسع عشر تطوراً عظيماً في بناء السفن ، فقد أخذت الدول تستخدم البخار في تسيير السفن . فاستخدم في بادئ الامر في الملاحة الداخلية وفي الرحلات الساحلية القصيرة . ثم تطور واعتد نشاطه ليشمل الملاحة البخارية عبر الاطلس . كذلك شهدت تلك الفترة انحساراً في عدد السفن الخشبية لكي تفسح المجال للسفن الحديدية ثم السفن المصنوعة من الصلب (٣) .

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الامر بسخرية ووطن

(1) Siegfried, A. Op. Cit. p. 114.

(2) Bulletin Décadaire des assemblées générales des actionnaires 1872—1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general au 31. 12. 1879. p. 15.

(3) Day, Clive, Op. Cit. pp. 302—6.

الناس أن بناءها بالحديد قد يجعلها تفرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها . ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج في صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يزيد بكثير عن السفن الخشبية وتسهل طبع السفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة وتكاليفها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة وتحملها كبراً بالإضافة إلى أنها أقل عرضة للحريق . كذلك يمكن بناء أي أبعاد بالحديد بعكس الخشب فحدد بطول خشب أشجارها (١) .

كذلك أدخلت تحسينات على السفن البخارية العابرة للبحر والتي كانت تسهر بضغط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم « الضغط المرتفع » بعد عام ١٨٧٠ بكامل قوته لإداره الآلات المركبة المكونة من ثلاثة أو أربع مجموعات من ( السندرات ) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذي كان بمثابة ثورة في فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥ . وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية في عام ١٨٨٠ ما تزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة في عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين (٢) .

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد في بناء السفن مثل مسألة العطف والتوازن وصيانة القاع من الصدأ ، وتصحيح الخطأ في البوصلة الناتج عن الجذب المحلي . وأثبت الحديد مع الزمن جدارته في السفن ليطيش أطول فترة من السفن الخشبية . وظن البعض أيضاً أن السفن الحربية

(1) Ibid: p. 306.

(2) Day, C. Op. Cit. p 306; cf.

Roux, C. J., Op. Cit. Tom. 2. p. 309.

الحديدية خطيرة ويمكن بسهولة أصابتها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك (١) .

ويظهر أثر تطور بناء السفن في إنجلترا في التقرير المقدم للبرلمان الانجليزي في عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢ ، منها ٤٨٥ سفينة شراعية اجمالي حمولتها: ٦٠,٢٦٠ طناً ، ٥٢٧ سفينة بخارية اجمالي حمولتها ٢٣٠,٧٩٨ طناً . وكانت ٥١٠ سفينة قد صنعت من الحديد ، ٥٠٢ صنعت من الخشب (٢) .

وخلال الخمس سنوات التالية ( لعام ١٨٦٧ ) تناقص عدد السفن الشراعية الى أكثر من النصف تقريباً ، كما انخفضت حمولتها بنسبة ثلاثة أرباع اجمالي الحمولة . بينما نجد العكس بالنسبة للسفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات ( ١٨٦٧ — ١٨٧١ ) الى ما يزيد على النصف وازدادت مجموعة الحمولات الى ثلاثة أضعافها (٣) .

ومن المشاكل التي ظهرت نتيجة لاستخدام البخار في تسيير السفن ، مسألة الطاقة وهي الفحم آنذاك ، فكان من الضروري وجود محطات للفحم على طول الطرق الملاحية وخاصة في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب افريقيا وكانت إنجلترا تحتكر تجارة الفحم (٤) .

وكانت أما كن النورين بالفحم عن طريق السكاب قليلة ومرفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصاريف الخاصة بتموين السفن بالفحم بالاضافة الى

---

(1) Encyclopedia Britanica, Op. Cit. Vol. 20 p. 526.

(2) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3—4.

(3) B. D. No. 30, 29. 10. 1872, p. 4.

(4) Bowden & Others, Op. Cit. p. 400.

أن فراغات كبهرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطي، كل ذلك زاد من أسعار التسكفة للسفن البخارية وأصبحت غير مربحة . أما عن طريق السويس فكانت السفن تملأ بالفحم عن طريق جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعند بأسعار مناسبة . بالإضافة الى توفير الفراغات المشغولة باحتياطي الفحم لكي تستخدم في نقل البضائع . هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد في إنشاء السفن الحديدية ذات الرفاص للتجارة مع الشرق (١) . وقد أحدث السفينة البخارية بطبيعة الحال ، العالم بوسيلة أكبر وأسرع كثيراً لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر أرخص طرق النقل وأمكن للسفينة البخارية السهر في البحر في أي وقت وأي اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على اتباع طرق أفضر للتجارة البحرية

== قبل افتتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم في إنجلترا ١٠ شلن بينما كان سعره في سقورة ٦٠ شلن واقتراح البعض تخفيض سعر الفحم خارج إنجلترا بنقله إلى المحيط الهندي وهذا يكلف ١٥ شلن للطن الواحد . كما اقترح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الاسكندرية للقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالجمال للسويس وقد قدرت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرليني للطن وكانت السويس مركزاً لتأمين بالفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتأمين السفن البخارية في البحر الأحمر وكانت إنجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها في قارعة الحمودية وفرع رشيد للقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمله قوافل الجمال . راجع :

Sargent, Op. Cit. p. 44.

(1) Great Canals of the World, O. P. Austin. From the summary of commerce and finance from May 1902.

Treasury of department. p. 4053.



دون إعطاء وزن كبير للعصايب التي كانت تواجه الملاحة الشراعية ، سواء من ناحية الرياح أو غيرها .

ولم يقتصر التقدم في بناء السفن البخارية على الجانب التجاري فقط بل أدى أيضا الى التقدم السريع في بناء السفن الحربية مما كان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحري .

ولقد تحقق الاضطراب المستمر في حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا في السنة الأولى للافتتاح الى حوالي عشرة ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر نتيجة التقدم المستمر في بناء السفن وتفوق البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح (١) .

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء سواء في الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أم الروسية أم دول غرب أوروبا وانجلترا وحكومة الهند . كل تلك الشركات كانت لها دور كبير في الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس .

فاذا نظرنا الى حركة الملاحة في القناة عام ١٨٧٠ م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلي : انجلترا — فرنسا — مصر — النمسا — تركيا — إيطاليا — اسبانيا — هولندا —

---

(١) Roux, J., Op. Cit. T. 2 p. 309

أمريكا — الدانمرك — اليونان — البرتغال — روسيا — زنجبار (١) وفي  
العام التالي عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلي :  
انجلترا — فرنسا — النمسا — إيطاليا — تركيا — مصر — روسيا —  
اسبانيا — روسيا — هولندا — بلجيكا — البرتغال — الدانمرك  
والنرويج (٢) .

ولم تكن الشركات الملاحية بمعزل عن حكوماتها ، بل كانت في بعض  
الأيام لها سلطات قوية على حكم ذلك العصر . فإذا نظرنا على سبيل المثال إلى  
شركة الهند الشرقية التي أسست في عهد الملكة إليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط  
شركة تجارية كبيرة ولسكنها استطاعت من مقرها في شارع Leadenhall ،  
في لندن أن يتحكم مجلس الإدارة في الامبراطورية . وأصبحت تجارة أوروبا مع  
الشرق الأقصى في أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أساطيلاً تجارية وكانت سفنه من  
أدق وأحسن السفن صناعة وتصميماً في ذلك الوقت وهم السلف للخطوط الملاحية  
الحديثة (٣) . وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس

---

(١) وتفصيل عدد السفن كالآتي : ٣١٤ إنجليزية ، ٧٥ فرنسية ، ٣٣ مصرية ، ٧٦  
نمساوية ، ١٧ تركية ، ١٠ إيطالية ، ٥ أسبانية ، ٢ هولندية ، ١ أمريكية ، ١ يونانية ،  
١ برتغالية ، ١ روسية ، ١ زنجبارية ، ١ دانمركية — راجع :

Bulletin Décadaire No. 6, 22. 2. 1872. p. 2:

(٢) وتفصيلها : ٥٠٢ سفينة إنجليزية ، ٦٦ فرنسية ، ٦٣ نمساوية ، ٤٧ إيطالية ،  
٣١ تركية ، ٢٢ مصرية ، ٧ ألمانية ، ٥ أسبانية ، ٥ روسية ، ٥ هولندية ، ٤ بلجيكية ،  
٢ برتغالية ، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج — انظر المرجع السابق نفس الصفحة .

(3) Evan, Alfred Dudley : Transport, its history and economic  
London 1946, pp. 74—75.

إدارتها أنه يشعر دائماً باهتمام كبير ورغبة أكيدة في نجاح أي مشروع يمكن أن يسهل وسائل الإنصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند . وكذلك أيدت شركة ( Peninsular and Oriental Steam Navigation ) مشروع قناة السويس (١) .

وهنا نجد أنفسنا أمام نواة مهمة للتجارة الامبريالية منها صناعة بناء السفن والمرجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة ورأبها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدركون تمام الإدراك فوائد النفوذ السياسى للأغراض التجارية وهم يحبذون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها . ولصناعة السفن مصالحة واضحة وأكيدة تجعلها في صف الامبريالية ، ويتضح هذا في مطالبة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبل الدولة لكي تسهم في صناعة السفن البريطانية وفي سلامة الامبراطورية والدفاع عنها (٢)

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان (١) خط P&O البريطانى و(٢) المساجيرى مار تيم الفرنسى ( Messageries Maritimes ) ، وكان لهما النفوذ الأكبر في حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر (٣) . ولكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هذا الممر الملاحى العالمى بإنشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسيط أو الاعتماد

(1) Hoskins, British Routes, Op. Cit. pp. 314-5.

وأنظر أيضاً : ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس .

(٢) هوبسون ، الامبريالية - ترجمة عبد الكريم ، سلسلة - كتب « الفكر السياسى الاشتراكى » ، القاهرة بدون تاريخ - ص ٥٦ - ٥٧ .

(3) Great Canals, Op. Cit: p. 4053.

## ٨٨

على خطوط ملاحية أجنبية . وسارعت شركات ملاحية عديدة إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت في نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها . وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية .

فبالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك الشركات آنذاك وهي شركة: ( P & O ) وقد استغادت من افتتاح قناة السويس ، وأصبحت تملك سفناً عديدة وأحواضاً كثيرة ومستودعات في إنجلترا وكلكتا وبمباي وسنغافورة وهنچ كنج واستراليا (١) . وأخذت الشركة في إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين البندقية وبرنديزي ( Brindisi ) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباي ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندي وإلى ملبورن وسدني بأستراليا ، وعبر خليج البنغال خلال مضائق مالقا ( Malacca ) إلى هونج كونج وشنغهاي وبوكوهايا . حيث ربطت بالخط الملاحى للسفن البخارية الأمريكية :— American Pacific

(١) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وبدء بخط ملاحى منتظم مع شبه جزيرة اميريا مع البرتغال واسبانيا وقام بنقل البريد من ايرلندا الى مملكة اسبانيا وسميت الشركة أوله الأمر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على أحقية نقل البريد الحكومى من إنجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندى ظل بدون حل والرسائل التى تحملها شركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباي لم تكن مناسبة ولكن نجحت شركة P & O فى سبتمبر ١٨٤٢ فى بدء رحلات بخط ملاحى منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس . وجاء فى العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية فى ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والاسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافوره وسيدنى ستة مرات فى السنة . راجع :

Hurd, Archibald, The sea traders London, 1922, pp.



## - ٨٩ -

Steam - Ship (١) . كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب الى الهند والشرق الأقصى (٢) . وأخذت الشركة تصرّحاً من الحكومة عام ١٨٧٤ م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس ، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملكة طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق . في مقابل استمرار إعطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين في القناة أسبوعياً بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعياً من البندقينة إلى بمباي . وجاء في التقرير المقدم للجمعية العمومية لحلة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P & O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس ( ١٨٦٩ — ١٨٧١ ) زيادة عظيمة ، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة للقناة في عام ١٨٧٤ بلغ إجمالي حولاتها تسعين ألف طن (٣) .

هذا وقد ظهرت خطوط ملاحية بريطانية جديدة ربطت إنجلترا وأوروبا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (City Line) ربطت

(١) المصدر السابق ص ١٧٩ - ١٨٠ ويذكر المؤلف أن رأسمال الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد المساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة - وربما يكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢ .

(٢) بلغت مجموع حمولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طناً وقدرت بحوالى  $\frac{1}{4}$  من مجموع حمولات السفن العابرة للقناة - قات بها تلك الشركة - أنظر :

Hardy, A. C., Seaways and Sea Traders, London, 1927, p. 70.

(3) Bulletin Décadaire, No: 130 - 2 Aout, 1875, p. 5,

## ١٠ -

بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جديدة لأسطولها كذلك الخط الملاحى (Mensuelle Henderson Line) يربط جلاسجور برانجون وكذا الخط الملاحى (Ocean Steamship Company) الذى حول الخدمة النصف شهرية فيما بين ليفربول والصين الى خدمة أسبوعية (وأضافت سبع سفن جديدة لأسطولها) وخط (Anchor Line) الذى يسير من جلاسجور الى بمباى (أضاف خمس سفن) والخط الملاحى (The British India Steam Navigation Co.) قد مد خدماته الملاحية لتشمل كلكتا وكراتشى والخليج العربى (وأصبح مجموع سفنه عشر سفن). وكذلك خط (Harrison Line) الذى أنشأ خطاً ملاحياً منتظماً الى كلكتا. وخط ملاحى جديد باسم (The Star Line) الذى نظم خدمات بمائة. والخط الملاحى (The Hall Line) الذى خصص أربع سفن للخدمة فيما بين ليفربول وبمباى. كذلك الخط الملاحى (Glan Line) من ليفربول الى بمباى وكلكتا. وخط ملاحى باسم (Anchor Line, Wilson - Line) أيضاً من ليفربول الى بمباى. وخطا (Ben Line, Glen Line) من إنجلترا الى الصين. والخط الملاحى (Persian Gulf) للخليج العربى، وخطوط:

- |  |     |
|--|-----|
| Victorian Line                               | — ١ |
| Thames and Merrey Line                       | — ٢ |
| Anglo Australasian Co. للعمل مع استراليا (١) | — ٣ |

(1) Bulletin Décadaire No. 130, pp. 4-5, 2 Aout 1875,

Ibid, No. 163, 2 July 1876 p. 3

Ibid, No. 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5 : وأيضاً

No. 448, 2 Juin 1884 p. 633. : والعدد

## ١٠

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل إفتتاح قناة السويس وذلك في عام ١٨٤٤ إنشاء خط ملاحى جديد منتظم بين مرسيليا واسكندرية لينافس خط الملاحة البريطانى الذى يسير من موانى إنجلترا الى الاسكندرية ماراً بمالطة . ولم يعارض محمد على فى إنشاء هذا الخط البحرى لأنه يجعله أقل اعتماداً على سفن شركة ( P & O ) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير (١) . وبعد إفتتاح قناة السويس للملاحة أصبحت بمبائى تستورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقاماً ملحوظة فى واردات بمبائى من فرنسا سوى الخور والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها للهند على أساس أنها مصنوعات بريطانية إلا أنه بعد إفتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمبائى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين (٢) .

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة : ( Compagnie des Messageries Maritimes ) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد إفتتاح القناة لتقوم بالخدمة فسيا بين موانى فرنسا وأستراليا ونيو كاليدونيا وقد قامت هذه الشركة برفع قضية ضد قناة السويس فى مسألة رسوم المرور (٣) . ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد إفتتاح قناة السويس نجد شركة :

١ — « La Ligne Francaise » التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق

(١) عبد العزيز الشناوى - قناة السويس والنهائات السياسية - ص ٤٤ .

(2) Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 101, 12.10.1874 p. 2.

(٣) أنظر الفصل الخامس بمسألة رسوم المرور .



أفريقيا وتكونت من ٤ سفن .

٢ — وشركة . « Compagnie Havraise » من المافر الى الهند الصينية  
( Cochin Chine ) .

٣ — وشركة : « Compagnie Fraissinet » أيضاً للعمل مع الهند الصينية

٤ — وشركة : « Compagnie Nationale de Marseille » للعمل كذلك  
مع الهند الصينية .

٥ — وشركة Mesmier et Cie للعمل مع الخليج العربي .

٦ — وشركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport

٧ — وشركة : Compagnie Francaise Steamers de Quest وذلك  
حتى ميناء بمباي (١) .

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للموانئ الإيطالية فرصة في نظر رجال  
التجارة لاستعادة عظمتها التجارية التي افقدتها بكشف الطريق البحري حول  
رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر . فوجد غداة افتتاح قناة السويس  
للملاحة ، أن الحكومة الإيطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متخصصين  
لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التي تساهم فيها الدولة ، وكذلك الاتفاقيات  
المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التي تقوم بالخدمة بين الموانئ الإيطالية  
المتنقلة والتي ينتهي عقدها عام ١٨٧٧ م . ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع

---

(1) B D. , No. 163 , Août 1876 p. 3, Cf. No. 341, 12 Juin  
1881 pp 4-5, No. 448, Juin 1884 p. 633.

شركة P & O التجارية والتي اسندت اليها الحكومة البريطانية عملية نقل البريد من الهند مرة بايطاليا أقصر طريق إلى إنجلترا ، وكانت مساهمة الحكومة الإيطالية باستئجار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة الملحة في افتتاح طريق — دون أدنى تأخير — يربطها بالهند . وذلك حتى تصبح البندقية أهم موانئ إيطاليا وكذلك أكبر مستودع تجارى فى البحر الأبيض . وقد أعلنت الحكومة الإيطالية بأنهم ستسمح لشركة P & O بمواصلة رسو سفنها فى ميناء البندقية حتى فى حالة انقطاع مساهمتها فيها . هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية ترداد اقتناعاً بأنه قد جاء الوقت لى تولى فيه الشركات الملاحية الإيطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف بحمل شركة P & O . فإذا ما امتنعت شركة P & O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة « Rubattino » الإيطالية — وهى كبرى الشركات الملاحية الإيطالية — تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحي الكبير إلى بمباى . وأثبت الخط الجديد أهميته ، فقد نقلت الشركة الإيطالية عام ( ١٨٧٣ ) تسعة آلاف طن من البضائع وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر ألف طن فى العام التالى ثم ازداد إلى تسعة عشر ألف طن عام ( ١٨٧٤ ) ولذا فإن هذا الخط الملاحي انتظم بصفة دورية شهرياً ، وتقدر الحركة التجارية بين الموانئ الإيطالية وبمباى بملايين الجنيهات . هذا بالإضافة إلى أن اضطراب نمو وتطور الحركة التجارية الدولية جعل من الضرورى قيام رحلات عديدة بين إيطاليا والهند (١) .

(١) إن الصادر والوارد مع ميناء بمباى حوالى ٦٤١٥ طناً أقيمتها ١٠٠٥ مليون فرنك ( من موانئ ليفورنو Livorno ١١٠٠ طن وميناء ناهلى ٣٧٠٠ طن بها قيمته ١٠٠٠٠٠٠ فرنك ) وصدر من تلك الموانئ عام ١٨٧٤ إلى بمباى ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباى إليها بمبلغ ٩ مليون فرنك . أنظر :

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الإيطالي لمجلس النواب الإيطالي في جلسة ١٨ ديسمبر ١٨٧١ بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الإيطالية Rubattino لمد خدماتها من موانئ إيطاليا إلى مصر والهند (١) . كذلك نجد الخط الملاحي الإيطالي Rubattino يقوم بنقل طرود التبغ من ميناء مرسيليا وبوردو Bordeaux إلى بجاي (٢) . هذا وقد نشرت جريدة ( La Nazione ) الإيطالية عن المشروعات الإيطالية الجديدة ( بخصوص استغلال قناة السويس ) إنشاء خط ملاحى جديد باسم : « Messageries Maritimes Italiennes » برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسهر بالبواخر من الطراز الأول وبهذا الأسطول يمكن ربط موانئ إيطاليا ( جنوا والبندقية ) والموانئ الأخرى — بالهند والصين وأستراليا عبر قناة السويس — وأضافت الصحيفة ، أنه قد يساهم أمريكيون في رأسمال بناء سفن تلك الشركة ، وأنه سيكون في مقدور هذه الشركة إعادة الموانئ الإيطالية لهظمتها القديمة (٣) .

وفي جنوا أسست شركة « Lloyd Italian » ، والتي لم تكن تملك سوى سفينتين (٤) قامت بافتتاح أول خط ملاحى من إيطاليا إلى الصين وأخذت سفنها تردد عاداً بعد عام في هذا الخط (٥) .

(1) B. B. Le Canal de Suez, N° 3, 22. 1. 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 101, 12—10—1874 p. 2.

(3) Ibid. No 34, 2. 12. 1872 pp. 4—5.

تلاعن جريدة ( La Nazione ) الإيطالية والتي نقلت بدورها عن الجريدة الأمريكية : New-York Daily Bulletin.

(٤) هما السفينة Firenzet والسفينة Livorno ثم اشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(5) B. Décadaire Op. Cit. No. 12, 22. 4. 1872 pp. 2—3,  
No. 163, 2. 7. 1876 p 2.

وبطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لإيطاليا لإنشاء مستعمراتها الصغيرة في «عصب» على سواحل البحر الأحمر قبيل الاحتلال الإنجليزي لمصر. وكانت إيطاليا تعقد الأمل على مستعمرة «عصب» لخلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى ولإنشاء مركز تجارى يتصل بالعجشة ولخلق قاعدة للتوسع السياسى والاقتصادى عندما تحين الفرصة . (١) فقد كانت شركة رويانغو الإيطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١ (٢) لكن الحكومة الإيطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تثر بريطانيا معارضة أمام إيطاليا فى هذا الشأن (٣) .

أما النمسا فقد تعلمت من الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد، فوجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والسكرحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجا سريعا ومستمرأ إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر . لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق الصحيفة الإيطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على إيطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الإيطالية (٤) .

(١) جلال يحيى - سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر - لجنة الدراسات الأفريقية سنة ١٩٦٠ المكتبة الأفريقية ص ٦٩ .

(2) Corce, Benedetto, Histoir de L'Italie contemporaine (1871-1915) Paris 1929, p: 139.

(3) Granville to Paget, 9.3.1881 Parl. P. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18, 17.

(4) B.D., Le Canal de Suez No. 30, 22.10.1872 p: 3.

فالامبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الادرياتي منفذها التجاري على البحر الابيض المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط حديدي من فيينا حتى تريستا . لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة في نهر الدانوب كرابط رئيسي يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الحديدي (١) .

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة «Lloyd Austrichien» التي نقلت البضائع من ميناء البندقية الى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٦٠٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنكا (٢) .

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت الى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءً حراً، كما تسلمت شركة (اللويد النمساوية) للملاحة البحرية أعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين الى بمباي وريودي جانير (٣) وأصبحت شركة (Lloyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات للملاحة النمساوية وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباي والهند وهو نج كونج (٤) .

كذلك نظمت الشركة الاسبانية للملاحة : (La Ligne Espagnole) خطاً ملاحياً فيما بين ليفربول — برشلونه — مانيير وتزايدت سفنه عاماً بعد

(1) Taylor, A.J.P., The struggle for Mastery in Europe p. 228.

(2) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22—2—1872. p. 3.

(3) Ibid. No. 5, 12-2-1872 p. 2.

(4) Ibid. No. 30, 2-8-1875 p. 4; No. 341, 12-6-1 1 p. 4.,

No. 448, 2-6-1884 p. 633



طام وأنى بنتائج عظيمة . وكانت هناك شركة ملاحية جديدة في دور التكوين  
لتربط برشلونة مباشرة بالفلبين . كذلك خط/ملاحى باسم (Marquis de Comp)  
من ليفربول — أسبانيا — الفلبين (١) .

أما روسيا فقد استفادت أيضاً من افتتاح قناة السويس ، فذكرت جريدة  
(Osservatore Triestino) النمساوية ، بأن روسيا تنظر بعين الاهتمام  
لقناة السويس ، فعلى الرغم من عدم مساهمة روسيا في مشروع قناة السويس  
واتخاذها منه موقفاً سلبياً — نظراً لحساسية إنجلترا للمشروع وتأيد فرنسا  
له — إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقعة ، قامت روسيا بدراسة  
ما يمكن أن تستفيد منه هذه القناة من حيث إختصارها للمسافات .

فقناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع  
الهند والشرق ، بل هى أيضاً ذات نفع وفائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى  
الواقع على البحر الاسود ، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب  
ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة . وأصبحت أوديسا الميناء  
المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة  
الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميلاً عن سفينة أخرى تقوم من  
ميناء مرسيليا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول .  
ففى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس الملاحية — الميناء  
الأوروبى الأكثر قرباً للصين واليابان — فإنه عن طريق استخدامه الطريق القديم  
هو جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانئ تطرفاً وبعداً .  
وهكذا تلتهمز روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس

(1) Ibid. No. 5, 12.2.1872, p. 2 No. 163, 2.7.1876 p. 3  
No. 448, 2-6-1884 p. 633.

لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوسنك. وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول بمبلغ ٨٠٠.٠٠٠ روبل (أي ما يقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرانك) (١). وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون للروسيا والذي كان يصل أولاً لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنه ثانية إلى «سانت بطرسبورج». ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس. ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصير للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل (٢).

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاي وأوديسا وقاموا فعلاً بإنشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية (٣). هذا بالإضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى أمور (Amour) وجزيرة سخالين (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد، مستقلة فى خدمتها عن الأسطول التجارى الأهلى : « Flotte Nationale »، وهذا أدى بطبيعة الحال إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر قناة السويس (٤).

(1) Buletin, Décadaire. No. 14, 12 Mai 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 3, 22 Janvier 1872 p. 3.

وراجع أيضاً : الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ من ٤٧ (وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الاسكندرية عام ١٨٨٧ - ١ ص ٤٧).

(3) Bullet. Décadaire, C. S. No (1) 1.1.1872 p. 1.

(٤) تم استيلاء روسيا على إقليم أمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة سخالين ١٨٥٣

راجع كتاب :

ومن الخطوط الملاحية الروسية نجد الخط الملاحى :

“La Compagnie Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce”

وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بمباى وسمتين (١) .

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضاً الجزر الهامة الواقعة فى الطرق الملاحية فنقد أوضحت التقارير الرسمية الصادرة عن حركة الملاحة البحرية فى جزيرة مالطة عام ١٨٧١ م زيادة كبيرة فى عدد السفن التى دخلت موانئ مالطة التى كانت محطة هامة للتموين بالفحم، وهذه الزيادة الضخمة ناتجة عن إزدياد السفن البخارية وإزدياد سرعتها وإقبالها على الاتجاه نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها (٢) .

وهكذا أدى لفتح قناة السويس إلى تغيير المركز الإستراتيجى والتجارى لجزيرة مالطة فقد تزايدت السفن التجارية البريطانية التى أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق فعوز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومطلة للتموين بالفحم ولكنه فى نفس الوقت كمركز من مراكز القيادة Head quarters

= Alexis Krause, Russia in Asia; 1558 - 1899 London 1899.  
p. 246., Bulletin Décadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12  
Juin 1881 p. 5.

(1) B. D. No. 163, 2 - 7 - 1876. p. 2.

(٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١ ١٠٠ سفينة حربية بخارية ، ٢٢ سفينة شراعى وبخارى ، ١٧٣٣ سفينة بخارية بلغ اجمالى حولتها جميعا ١٦٤٨٩٠٣٦٢ طن بالإضافة الى ٢٩٤٧ سفينة شراعية حولتها ٥١٨٩٨٠ طن . ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حولاتها ٢٠٠٨٣٤٢ طن ، وفى العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التى دخلت موانئ مالطة من ٣٩١٢ سفينة اجمالى حولاتها ١٥٠٤٣٤٠ طن - أنظر :

Bulletin Décadaire de Canal de Suez No. 5, 12 - 2 - 1872 p. 2.

لأسطول البريطانى لحماية السفن البريطانية . وتدعيم مركز إنجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط . وسعت بريطانيا إلى توسيع وتعميق موانئها ، والطلة لتسمح برسو السفن فى أمان . وكذلك الإسراع فى بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية ليقابل الزيادة فى السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن . هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية . وهكذا فإن إختراع السفن البخارية بالإضافة إلى إفتتاح قناة السويس ساهم فى رخاء هذه الجزيرة (١) .

وإذا إنتقلنا إلى غرب أوروبا نجد إهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط ، فألمانيا كانت إهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تزدهر إلا فى الثمانينات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألمانى خصوصا مع شرق أفريقيا . فقد كان النشاط التجارى والتبشيري الألمانى فى شرق أفريقيا واضحا قبل إفتتاح قناة السويس وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها فى توجيه النشاط التجارى الألمانى إلى شرق أفريقيا ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول الهانزا فى زنجبار فى سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل إتحاد شمال ألمانيا ، ثم تحولت فى سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الإمبراطورية الألمانية (٢) . ولكن مع ذلك نجد ألمانيا قد أعطت إهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة . ففي عام ١٨٧٣م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الألمانية :

( Compagnie Allemande de Navigation à vapeur )

(1) Laferla, A. U., British Malta, Vol I. pp. 273 - 274.

(٢) سمع زغلول عبده - الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ - ١٩٢٣) .  
رسالة ماجستير غير منشورة من كلية آداب الاسكندرية عام ١٩٦٤ . ص ٤٩ .

## ١٠٨

في هامبورج للقيام بدراسة مسألة الاستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع ، وأشار أنه في بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد طادية تعمل فيما بين الموانى الاوربية المختلفة . ولكن عند تقديم السفينة الاولى للشركة : ATALANTA عرضت على الشركة عمليات شحن بحرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس . وقبالت العرض على الفور بدون تردد وشجعهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى « L'Olympia » ، وكان ذلك دافعا للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الاقصى . ولم تتمكن سفن الشركة بادى الامر من اخذ بضائع سوى من موانى بينانج « Penang » ، وسنغافورة وهواج كونج وشنغهاي . وقد انتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد « النولون » إلى موانى الشرق الاقصى بتعرفة مباشرة . وقد استقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية إحتياجات الحركة الملاحية المتزايدة . هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة ارتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وقدرت تلك الإضافات بما لا يقل عن ١٢٠ ألف مارك في العام . واستقر رأى مديري الشركة على أنهم سينتفزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالإستانة لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون المانيا ممثلة فيه ، عندئذ يمكن دراسة مسألة أثر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة (١) .

وظالت هذه الشركة الملاحية الالمانية Deutsche Dampfs chiff Reederei حتى الثمانينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغهاي بأسطول

(1) B. D. No. 44, 12 Mars 1873 p. 4, et No 12 22 Avril 1873 p. 3,

قدومه ثمان سفن تمر عبر قناة السويس. وفي عام ١٨٨٢م تم إنهاء شركة المانوا:  
Hansa Compagnie بخط ملاحى يمر عبر قناة السويس، لاستيراد الجوت.  
ونخط آخر باسم (Sloman Linie) للخدمة مع استراليا. وفي هذه السنة  
(١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الألمانية العابرة لقناة السويس نسبة ٣٠٪ من إجمالى  
حركة السفن الأخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الألمانى مع شركة أفريقيا  
لإزدادت السفن الألمانية العابرة للقناة فشلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شر  
(Norddeusch Lloyd) خدمة برىدية مع شرق أفريقيا واستراليا (١).

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة البحرية الألمانية إلى حسد وقلق  
فرنسا، ونجد ذلك على صفحات الصحف. فلقد أثارت الصحف الفرنسية مسألة  
أثر توحيد ألمانيا وإيطاليا ليهودهما فى مسألة تخفيض التعريفات الجمركية بينهما.  
ورأت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على ميناء مرسيليا وحرمانه من التجارة  
العابرة التى ظلت تشرى الميناء قرابة قرنين. وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد  
نشرت من قبل مقالا بعنوان: (شركة صناعية ألمانية ضد فرنسا) أوردت فيها  
فقرة من كتيب نشر فى برلين بخصوص إقتراح عن قناة السويس جاء فيه:  
« من أجل استعادة ألمانيا لاستقلالها التجارى فى آسيا والتخلص من الاعتماد  
على إنجلترا وفرنسا، يجب أن نكون إتحاد المانى من أجل استخدام قناة السويس،  
إتحاد نستطيع من خلاله تقدم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا،  
وعلمت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القناة الملاحية الجديدة  
وأنها — أى الصحيفة — تعيد تذكير القراء بخطب (M. Sebel) وبسمارك  
فى الريدستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح المستشار الألمانى:

(1) Ha' lberg, Op. Cit, p. 283.

ومن ناحية فإن المبدأ هو أن نملك مواصلات مباشرة مع إيطاليا - صديقتنا -  
والتي أتمنى لها دوام الاستقرار ، . وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع  
« تريستا » لكي تصبح ميناء منافعة لميناء مرسيليا - كراهية لفرنسا - فألمانيا  
ساعدت على تطوير وإزدهار جنوا وفينسيا ، وأعدت فوق ذلك أساطيل تجارية  
في هامبورج ، وبريم Brème (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال  
من ألمانيا . وإتلاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك الموانئ إلى الهند عبر قناة  
السويس ، وأكدت الصحيفة مخاوفها من تكوين شركة ملاحية برأسمال كبير بهدف  
الإستيلاء شيئاً فشيئاً على تجارة العالم (١).

كذلك تكونت في العائرك شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند  
واليابان . فلهذا أنشئ خط ملاحى جديد من السفن التجارية يتبع شركة  
P & O فيما بين ميناء سوثهامبتون ( Southampton ) وميناء بمباي يمر  
عبر قناة السويس (٢) .

أما هولندا فقد أعلنت الشركة الملاحية الملكية الهولندية : La Compagnie  
Royal Neederland - في ٣١ يناير ١٨٧١م - عن تسيير السفينة البخارية :  
Prince Van Orange من أمستردام إلى ( Batavia ) عبر قناة السويس وهي  
سفينة سريعة وتستغرق رحلتها ٢٦ يوما وتعود من نفس الطريق . وأعلنت  
الشركة أنها طلبت من إنجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها ، لتعطي الخدمة

(1) B.D. No. 30, 29 October 1872 p. 1.

نظراً عن جريدة : « L'interet public » الفرنسية .

(٢) بدأ ذلك الخط في نهاية عام ١٨٧٢ أنظر :

B. D. No. 7, 2 Mars, 1872, p. 3.

## ١٠٤

على هذا الخط الملاحي الجديد (١) .

ومن الشركات الملاحية الأخرى التي تكونت في هولندا وتعمل عبر قناة السويس شركة (٢) :

« La Societe Neerlandaise Java, Le Rotterdam Lloyd »

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر للثوية وأوروبا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فوجد الصحف تذكر أنه سوف تكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا (Malacca) والصين . وأيضاً بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس ، وأن السفن في دور البناء في حوض Clyde تجوز لتكون مستعدة للعمل على هذين الخطين الملاحيين في مارس وأبريل ١٨٧٣ (٣) .

وكان الشاي الصيني والياباني المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس . وقد وجد مستوردو الشاي في نيويورك أنه من المربح أن يأتي شاي الصين واليابان عن طريق قناة السويس (٤) .

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر

(١) وبثافيا ( الاسم القديم للعاصمة جاكرتا ) إحدى جزر جاوه وسكانيسا . . . ٥٣٣٠٠٠ نيسة آنذاك وكانت إحدى ممتلكات هولندا وأشهر منتجاتها : السكر والبن : أنظر جريدة قناة السويس :

B. D. No. 2, 11 Janvier 1872 p. 2.

(2) B. D. No. 130, 2 aût, 1875 p. 4.

(3) B. D. No. 35, 18. 12. 1872. p. 2.

(4) B. D. No. 97, 2. 9. 1874 p. 3.

وقد قدرت قيمة ما استورده أوروبا والولايات المتحدة آنذاك من الشاي الصيني والياباني ٢٥٠ مليون ليبرة في العام بمبلغ ١٢٥ مليون دولار .



## ١٠٥

قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق الأقصى ٣٠٧٤٥٠١٢٠  
صفيحة بترول : « Caisses de petrole » وإرتفع هذا الرقم فى عام ١٨٧٩  
فأصبح : ٥٠٣٧٨٠٧٩٤ صفيحة بترول (١) .

وهكذا إستفادت الدول الصناعية الكبرى وفى مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم  
الصناعية وقتئذ من مزايا العبور بالقناة فأصبح فى إستطاعتها الإتصال بسرعة  
وبنفقات شحن منخفضة نسبياً بأقاليم الشرق الأقصى الواسعة حيث الموارد الخام  
اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها وبذلك  
إزدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوروبية الصناعية وبين دول الشرق  
الأقصى مما أدى إلى ازدهار الصناعة وإزدياد إنتاجيتها ومن هنا كان إستخدام  
قناة السويس فى الملاحة البخارية من الدوافع التى عملت على تدعيم الصناعة  
وتوسيعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة فى كثير من الدول .



## الفصل الثالث

### اهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات السياسية التي أحاطت بها

— أهمية قناة السويس لانجلترا :

أ - قبل الافتتاح وبعده .

ب - الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحري شرق

وغرب السويس ( البحر المتوسط والاحمر والمحيط الهندي

والشرق الأقصى ) .

— أهمية قناة السويس لفرنسا .

— أهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة .

— أهمية القناة لروسيا :

أ - سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية .

ب - موقف إنجلترا من روسيا .

— نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس :

أ - القناة إبان الحرب .

ب - نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها في القناة .

ج - نتائج النصر البروسي على موازين القوى في أوروبا .

د - روسيا تلغى جياذ البحر الاسود وموقف إنجلترا .

هـ - أثر الحرب السبعينية على مصر وتركيا وقناة السويس .



إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة في التجارة والاقتصاد العالمى ، فإنها أيضاً قد لعبت دوراً هاماً في السياسة والإستراتيجية البحرية الدولية . ذلك أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والصراعات الدولية ، فقد أثرت وتأثرت بموازن القوى الدولية آنذاك بل وستظل كذلك إلى يومنا هذا . لذلك فن الأهمية بمكان دراسة التيارات السياسية التى أحاطت بالقناة في سنواتها الأولى ، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والأستراتيجية في تلك الأحداث الدولية .

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها في استخدام قناة السويس على النحو التالى :

انجلترا - فرنسا - إيطاليا - روسيا - تركيا . ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لموضع البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود في هذه البحار بصفة مستمرة ، مما أذكرى الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوروبية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها ، ثم اتوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام .

فبعد افتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة في أوروبا في صيف عام ١٨٧٠ . فقد شهدت القارة حرباً بين أكبر قوتين هما : فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى في « سيدان » و « Metz » فغيرت بذلك موازين القوى في أوروبا . ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لذلك الأحداث . وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع . كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل والمانيا التى تم اتحادها في

العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة في بداية العام التالي ١٨٧١ . وهكذا أصبحت إيطاليا وألمانيا قوتين جديدتين لا مندوحة لانجلترا من حمل حسابها في نشاطها السياسي والاستعماري . وبظهور هاتين الدولتين الموحدين ومجموعة فرنسا وقيام التحالف الثلاثي المعروف باسم « اتحاد القياصرة الثلاث » : ( DREIKAISEBBUND ) بعدئذ بقليل ، تغيرت قوى التوازن الدولي في أوروبا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر بظهورها مركز انجلترا في شرق البحر المتوسط ، كل ذلك زاد من أطماع انجلترا نحو مصر وقناة السويس منفاح البحر المتوسط الشرق والمدخل للتوسع في شرق أفريقيا . تلك القارة التي أصبحت ميداناً للتنافس الاستعماري بين الدول بعد إفتتاح قناة السويس بقليل . ومن ثم شكلت قناة السويس قوة تآثر خطيرة بالنسبة لاساسة وحكام انجلترا من حيث أنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ إفتتاحها للملاحة . فقد سبق إفتتاح القناة اهتماماً بموقع مصر كطريق المواصلات بين الشرق والغرب . فوجد أن أهتمامات انجلترا بمصر سبقت إفتتاح القناة بقرن تقريباً ، وكان ذلك بعد حصولها على الهند في معاهدة باريس ١٧٦٣ ، ولكن ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عاماً تقريباً عند غزو نابرت لمصر عام ١٧٩٨ (١) .

لذلك نجد انجلترا تمنى سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خشية انجلترا من أن تتمكن روسيا من السيطرة على تركيا ، وبالتالي وضع قدمها في حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامي وتهديد طريق الهند . واعتقد رجال السياسة البريطانيون أن وحدة أراضي الامبراطورية العثمانية واستقلالها السياسي كان ضرورة لتأمين

---

(1) Marlowe, J., *Cromer in Egypt*, London 1970. p. 1.

بممتلكات إنجلترا في الشرق (١) . ويبدو ذلك بوضوح عندما وقفت إنجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانية في حرب القرم عام ١٨٥٦ م لوقف تقدم روسيا بنحوياً تجاه البحر المتوسط ، والخليج العربي وتمنعضت الحرب عن فرض حياذ البحر الأسود وبذلك طرد أسطول روسيا وتوكلها من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه (٢) .

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق بحري للواصلات السريعة بين إنجلترا وبتلكاتنا في الهند، حتى قبل افتتاحها للملاحة، وذلك عندما اضطرت إنجلترا لإرسال نجداتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها في مايو ١٨٥٧ عرفت بإسم ( ثورة Sépoy ) كادت تعصف بالحكم البريطاني. فأرسلت قواتها على طريق رأس الرجاء الصالح، مما تسبب عنه ضياع وقت طويل لطول المسافة . وطالب سفير إنجلترا بالاستئانة ( سير ستراد فورد دي رد كليف ) « Stratford de Redcliffe » إلى السلطان عبد المجيد السماح بمرور ضباط إنجليز لا يرتدون الزي العسكري عبر الأراضي المصرية إلى الهند . وسمح له بذلك . وقامت فعلاً أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تحركت من ماطلة فوصلات الإسكندرية ومنها للقاهرة بالسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدي الصحراوي في اتجاه السويس (٣) .

كذلك ظهرت حاجة إنجلترا مرة ثانية لإستخدام الطريق البري عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث العصيان الهندي وذلك عندما اضطرت في عام ١٨٦٧ م

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 311.

(2) Bowden, with & others, Economic History of Europe, Op. Cit. pp. 418 - 9.

(3) Hoskins, Op. Cit. pp. 339, 402, 403.

إلى إرسال حملة تأديبيه إلى الحبشة . فشكفت إنجلترا حكومة الهند في سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل في ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر ، عندما سجن ملكها دتيودور الثاني Theodorus II القنصل الانجليزي : ( D. Cameron ) . وقد اضطرت إنجلترا إلى اختيار ميناء بومباي قاعدة أعمالها بدلا من استخدام طريق مصر ، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها . كذلك قدم الخديوى اسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية المرافطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الانجليزية بالبحر الأحمر وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية الحاربة . وكانت إنجلترا قد طلبت من الخديوى والسلطان السفاح لقواتها بالنزول للساحل (١) .

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة إبان حملة الحبشة واستخدمها الانجليز في حروبهم معها لوفرت ملايين الجنهيات (٢) . ربطت الهند بأوروبا بكابل بحرى فى عام ١٨٥٦ بين طريق كراتش والاستانة عبر الخليج الفارسى . ولما كانت بريطانيا ترغب فى وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدت فى عام ١٨٧٠ كابلأ بحرياً من فالوث FALMOUTH إلى بمباي مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر ماراً بمصر . وفى نفس الوقت انشأت محطة إتصال أخرى فى ميناء عدن للاتصال بالسفن التجارية والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزى فى طريقها للهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٣) .

(1) Robinson, Rowan, Maj. Gen, England Italy Abyssinia, Lon. 1935 pp. 9 - 32.

(2) Cononick, F. Le Canal de Suez après l'inauguration pp. 11 - 42.

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 373 -9,



بإفنتاح قناة السويس واجهت إنجلترا سقيقة اتمامها ، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتياله . فهي طريق بحرى هام تحت إدارة فرنسية وقد جعل هذا الامبريالون الانجليز يرتعدون خوفاً كافياً كبروا فى ذلك ، يضاف إلى ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بها (١) ، فى الوقت الذى كانت إنجلترا تريد ألا تصبح مصر جراثى ثانية (٢) .

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك فى كافة الاتجاهات فى تناسق تام من أجل حماية قناة السويس من أن تقع فى أيدي معادية أو تتعرض لتهديد خارجى . ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجية البحرية البريطانيين سياسة ذكية ونشطة . وتركزت هذه السياسة فى حوض البحر المتوسط عامة وشرقية بصفة خاصة ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحرى وسياسة بريطانيا البحرية فى غرب السويس وشرقيها .

لذلك نجد فى عام ١٨٧٠ ية—وم كل من الادميرال ريتشارد ( Admiral Richard ) والجنرال كلارك ( Clarke ) ، وهما من خبراء البحرية البريطانية ، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية لإعترافاً فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية ، وحماية اقوتها البحرية ، ألا يقع هذا الطريق البحرى فى يد دولة واحدة حتى لا تتعرض للتجارة والاسطول للخطر . وحتى لو كانت

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 311 - 312.

(2) « Mais il avait un intérêt bien plus grand encore à ce que L'Egypte ne devienne pas L'Algérie ».

Cononick, Op. Cit. p. 10.

القناة فى يد شركة مستقلة (١) . وكان من البديهي بالنسبة للمفكر السياسى والاستراتيجى البريطانى ، أن تجارة بريطانيا الدولية واهتمامها الامبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتقديم الاسطول البحرى الذى لم يجد أى تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون وقد أثرت قناة السويس على الملاحة العالمية (٢) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذى كان فى البحار المفتوحة ، حيث كانت لها السيادة ، إلى ممر ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه ( انومايكيا ) بواسطة قوة بحرية عظيمة . وبمرور السنين كانت إنجلترا تفتش من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية . وأن تحول للتوازن بعيداً عن المياه الزرقاء ( أعلى البحار ) حيث كانت تمارس فيه بريطانيا سيادتها البحرية ، إلى القناة التى ستمثلها إلى استراتيجيات أخرى قارية : « Continental Strategy » . كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً فى سيطرتها البحرية (٣) .

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومى موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجارى كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسئوليتها تجاه الاراضى اليابسة « Landwards » وبالتالي معارضة أى تطور مثل قناة السويس ، التى تتطلب مسئولية السيطرة على اليابسة كشرط ضرورى للحفاظ على المصالح البريطانية . فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الامبراطورية

(1) Farrer to Hammond, 26. 1. 1871. Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 6. وراجع أيضاً الفصل الأول من الباب الثانى .

(٢) راجع الفصل الثانى .

(3) Marlowe, J., The Making of the Suez Canal p. 285.

العثمانية. وبالتحديد تدعم السيادة العثمانية على مصر ، كانت في الواقع امتداداً لسياسة تجنّب مشاكل احتلال الأراضي الجديدة وتبعاتها. وأن مسألة قيام بريطانيا بتدهيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باتت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادي وقيام حكام أقوياء مثل محمد علي . وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة في بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفي شكل إدارة دولية لمصر. تلك الإدارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية في ممارسة هذه الإدارة حيث أن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد(١).

ولما كانت إنجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحري هو دعامه الاستراتيجية البريطانية (٢) وتدعيم للأسطول التجاري البريطانى من جهة وحماية للجزر البريطانية من أى غزو خارجى. وقد اعتقد الانجليز أن رخاءهم التجاري وامبراطوريتهم الواسعة كانت ماثار حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية ، إذ أن الحصار البحري لإنجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التي لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية . لذا فإن الضرورة الواضحة هو ملكية إنجلترا لأسطول بحري لا يقهر (٣) . ويشرح د ماردر ، — وهو كاتب انجليزى استعماري — دور إنجلترا وأسطولها البحري بقوله : « نحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دواية أكثر منه كقوة حربية ، ونحن نعتبر أن وظيفتنا هي حماية القانون والنظام في

(1) Ibid.

(2) Fisher, History of Europe. p. 826.

(3) Marder, British Naval Policy. p. 14.

العالم وحماية المدنية وضرب الشواطئ والقيام بدور الموجه والفيلاسوف والصديق للسفن التجارية لجميع دول العالم ، (١) . وفعلًا كانت هناك أصوات كثيرة تنادى ببناء أسطول تجارى عظيم وكذلك أسطول حربى لأنه بإحتلال انجلترا لامبراطورية مترامية الاطواف ، وأسطولا تجاريا ضخما ، لم يكن ثمة مفر من بناء أسطول حربى قوى يستطيع وحده أن يضمن الاطعمة لامة توزع سكانها توزيعا غير متكافئ من الصناعة والتجارة ، وبلغوا من كثرة العدد نسيبا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم (٢) . وتلك نظرة استعمارية متعصبة ، اتبرير الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية ، وهذا السلوك لا يتفق مع أمة متحضرة ، ويعود بالانسان إلى عصر الغاب .

وكان الاسطول الملكى البريطانى له السيطرة العليا إبان الحروب النابليونية وشهدت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ - ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية البريطانية (٣) . وظل الاسطول البريطانى حتى عام ١٨٧٨ م فى مركز الامان من حيث أن فرنسا هى المنافسة الرئيسية لانجلترا فى البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد هزيمة عام ١٨٧٠ (٤) . وظلت انجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر

(1) Ibid. p. 15 - 16.

(2) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(٣) قدرت المصاريف على الأسطول البحرى البريطانى عام ١٨٧٠ (٩ر مليون جنيه)

وعام ١٨٨٠ (١٠ر مليون جنيه) - راجع :

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(٤) بلغ ما أنفقته فرنسا على الأسطول البحرى ١٨٧٠ مبلغ ٧. مليون جنيه وعام

١٨٨٠ ٨ر٦ مليون جنيه - راجع : Taylor, Preface p. xxvii.

أسطول بحري ، في الوقت الذي أخذ فيه الأسطول البحري الفرنسي في النمو ، كذلك أخذت روسيا وإيطاليا في بناء أساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الألمانية الناشئة تبنى بدورها أسطولها بطموح (١) ، ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الأسطول البريطاني من حيث القوة على الأسطول الفرنسي والروسى بنسبة خمسة إلى ثلاثة (٢) . وقد اهتمت إنجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود هي : « Malabar » استخدمت في نقل قواتها عند الازمات ولاقى عبرت قناة السويس مرارا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس (٣) .

وانتهجت إنجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب في هذه الصناعة . وتطورت تلك الصناعة وسارت جنباً إلى جنب مع التقدم في صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير ، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية ، فاستطاعت في المدة من ١٨٧٠ - ١٨٩٨ إلى أن تضيق إلى مملكتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحوالي ٨٨ مليون نسمة (٤) . وكان التوسع في المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشعار الإمبريالى « التجارة تسير وراء العلم » Trade follows The Flag وكذلك شعار « مسؤولية الرجل الأبيض » : « The White Man's burden » من العجيج الاستعمارية لضم الاراضى الشاسعة . على أى حال فإن الأسطول كان له دور الحامية والدفاع

(1) Marder, Op. Cit., p. 120.

(2) Ibid p. 105.

(3) Bulletin Décadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1—2.

(٤) هوبسون - الامبريالية ص ٢٠ .

الامبريالى ، وكان لازاما وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتقسوية الاسطول حربيأ يستطيع الحركة بحرية فى المحيطات . كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغلى تلك الأسواق وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطانى من نتائج حماية الاسطول (١).

وهناك صورة أخرى من صور الإستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الارتكاز البحرى . فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين إنجلترا والشرق . لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الارتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى .

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى سلسلة من القواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط ، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للإمبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الاجنبى (٢) . وأن الحصول على نقاط ارتكاز بحرئ كان ضرورياً من وجهة نظر الإستراتيجية البحرية والتوسع الإستعمارى فهى تستطيع تأمين المواصلات لئى يستطيع الاسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويتمكن من العمل فى كل مكان فكان من الضرورى الحصول على نقاط لإنجاء تكون له

(1) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(2) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101 - 102:

## ١١١

فيها ترسانات للأصلاح ومراكز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات. فبعد استيلاء إنجلترا على الهند اهتمت بالإستيلاء على المحطات الإستراتيجية على طرق المواصلات التي تربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهندي؛ فاستولت على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول رأس الرجاء الصالح. وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة، والتي كانت عديدة الأهمية، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم مهم السفن والشركات الملاحية ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر، وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيراً على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل (١). تلك هي المبادئ العامة لسياسة نقاط الارتكاز البحرية البريطانية. ولكي نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية في البحار المختلفة التي ربطتها جميعاً قناة السويس، علينا دراسة عملية استيلاء إنجلترا على تلك المحطات البحرية، سواء في شرق قناة السويس أو غربها. كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس في سائلك الطرق الملاحية بين الشرق والغرب وضرورة وضع إنجلترا يدها على هذا الطريق ومنع أي قوة أخرى من السيطرة عليه.

وتمثل قناة السويس المفتاح الشرقي لحوض البحر المتوسط الذي يتصل غرباً بمضيق جبل طارق الذي سيطرت عليه إنجلترا، ويمكن تقسيم حوض البحر

---

(١) ساعدت عمالة تزويد المحطات البحرية بالفحم على انخفاض سعره، وقد أدى ذلك إلى مساعدة التجارة البريطانية والملاك البريطانيون على المنافسة التجارية الدولية في الخارج راجع كل من:

- Evan, Alfred Dudley, Transport its history and economics. Lond. 1964. pp. 80 - 81.

- Sargent, A. J. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24.

المتوسط الى قسمين : الحوض الغربى والحوض الشرقى. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض فى الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال إفريقيا حيث توجد تونس. وفى منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين النقطتين وحيث تقوم بحماية منطقة الإقتراب من الحوض الغربى والحوض الشرقى ، تقع جزيرة مالطة التى احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠ ، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط والتى استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨ (١) .

وبعد افتتاح قناة السويس ، عملت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أى تحالف أوروبى قادر على قلب أو معارضة ومناصفة النفوذ البريطانى فى الاستانة (٢) .

وعلى الرغم من أن إنجلترا لم يكن لها سواحل مطلة على حوض البحر المتوسط ، إلا أن قوة إنجلترا وتفوقها البحرى وقواعد الحصينة فى جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التى كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً فى ذلك البحر (٣) .

وكان حوض البحر المتوسط — كما ذكرنا — له أهميته الاقتصادية أيضاً لإنجلترا ، فإذا انحسرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها (٤) . لهذا نجد إنجلترا تسعى الى الإستيلاء على نقاط إرتكاز بحرى غربى السويس ، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣) . هذا ويعتبر جبل طارق المفتاح الغربى للحوض ، ثم

(1) Dudley, Stamp., Op. Cit pp. 245 – 246.

(2) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p. 8.

(٣) محمد صفوت — إنجلترا وقناة السويس ص ٢٢ - ٢٣ .

(٤) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ص ٩٨ .

Marder, Op. Cit. p. 144.

وراجع أيضاً :



جزيرة مالطة وهي من النقاط الإستراتيجية الهامة ، والتي كان قد استولى عليها نابليون بونابرت ( ١٧٩٨ ) وهو في طريقه لمصر<sup>(١)</sup> وبعد أن احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة إيمان ( ١٨٠٢ )<sup>(٢)</sup> وظلت انجلترا محنطة بالجزيرة ذات الموقع الإستراتيجي الهام في البحر المتوسط وأثناء تنفيذ دى لسبس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات في انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانئها . وكان الرأي العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة . وشعر (لوردات الأدميرالية) أنه من الضروري المشاركة في تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسميلات الخاصة بالحوض الجاف في مالطة ، واقترحت البحرية بناء الحوض في الميناء التجاري الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية وبدء العمل في توسيع ميناء : (Mersa) في بداية عام ١٨٦١<sup>(٣)</sup> . وهكذا نجد انجلترا التي كانت ترقب عن كثب سير العمل في القناة تأخذ في الإستعداد للحرب وتتمياً لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية في توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرصفتها عام ١٨٦٣ . وعززت استحكامات ذلك للميناء وأخذت تعد العدة للدور البحري العسكري الذي تقوم به بعد شق قناة السويس . كذلك أخذت شركة P & O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد في أقرب فرصة ممكنة وأخذت الحكومة البريطانية تقوم في نفس الوقت بعمليات إنشائية ماثلة لتلك التي قامت بها في مالطة في مينائي عدن وبمباي<sup>(٤)</sup> .

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(2) Fisher, Op. Cit. pp. 481 - 2.

(3) Laferla, A. V., British Malta; 1800 - 1871, Vol 1. Malta 1938. p. 240.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. p. 27.

## ١٢٢ -

هذا ويجدر التنويه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها في نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحر المتوسط لليونان (١٨٦٣). لذا رابطت القوات البريطانية بها ومن ثم اهتموا بتوسيع ميناءها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن (١).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية ، وعندما قامت ثورة أهالي كريت ١٨٦٦ ، رفضت إنجلترا ضم الجزيرة لمصر لأن هذا سيتربط عليه امتداد النفوذ الفرنسي الى هذه الجزيرة لهذا رفضت إنجلترا إسناد حكم الجزيرة لاسماعيل لأنه لا يحقق المصالح البريطانية (٢).

كذلك سمحت إنجلترا خلال القرن التاسع عشر الى منع أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق (٣) حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لموضع البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لاساسة إنجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوروبا لن تترك إنجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخّل مع بريطانيا وأسبانيا فى محادثات ودية على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من

(1) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٢) محمد محمود مسروجى - مصر والمسألة الشرقية ص ٣١ ، ٧٤ .

(٣) كانت استراتيجية بريطانيا تعمل على بقاء طنجة إما فى حوزة دولة ضعيفة لا تستطيع الوقوف فى وجه إنجلترا - مثل اسبانيا - ولا يخشى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة الى أن إنجلترا كانت تحرص على صداقة اسبانيا أو حيلتها على الأقل فعلى هذا الحياء تعتمد قوة جبل طارق . وكانت ما تخشاه إنجلترا هو اجتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى سبتة ، أنظر - حسن صبيح - التنازع الاستعماري الأوربي فى المغرب ( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) ص ١٦ ، ص ١٧ .

## ١٢٢

للمحول وذلك في أوائل القرن العشرين (١)

كذلك استولت إنجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من مصر وقناة السويس وشرقي حوض البحر المتوسط . وكذلك لتكون قريبة من البسفور والهرنديل في حالة أي هجوم روسي عليها وقد ظلت سياسة بريطانيا طوال القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول للبحر المتوسط (٢) خوشية تهديد الاسطول البريطاني ويمكن النظر الى رفض إنجلترا الجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة اميان، على أنه أساس من أسس الإستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط والتي استمرت أكثر من مائة عام والتي كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية ، وكذلك المحافظة على وحدة الأراضي العثمانية (٣) .

فبالنسبة لموقف إنجلترا من الامبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والإستراتيجية البريطانية تكن في المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على التفوق الانجليزي على العارق الملاحية في حوض البحر المتوسط ، وبالتالي الإحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسع الروسي ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضائق (٤) . ذلك أن سياسة الإستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء سلسلة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غرباً، وإيران وأفغانستان والتبت والصين شرقاً مسنقة ولكن بدرجة تكفي لكي

(١) حسن صبيح ، التنافس الاستعماري في المغرب ص ٢٢٧ .

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. p. 1.

(٤) هوبر وبنوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٣٢ .

تشكل حاجزاً يمنع التقدم الروسى الى جنوب آسيا والمحيط الهندى وحشى الخليج وعرفت هذه البلاد باسم « الدول العازلة » Buffer States (١) فانجلترا كانت ترى فى احتلال روسيا للاستانة تهديداً لآسيا وأوروبا حيث ستصبح روسيا عندئذ بمثابة عملاق ضخم : « as a conquering colossus » ، ويصبح البحر الاسود وبحيرة روسية ، وتصبح المضائق ممرات آمنة لاسطولها وتكون شبه جزيرة البلقان وآسيا الصغرى مجالا جديداً لثرونها ، كما تستطيع روسيا أن تتطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط طبراً وبحراً (٢) .

ونتاج ذلك أولاً مخاطرة حرب أوربية نتيجة للصراع على الاسلاب ، وثانياً تواجد فرنسا وروسيا فى أراضى تودى للهند . لذلك سارت الدبلوماسية البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر بنجاح فى منع أى تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى الى تقسيم الامبراطورية العثمانية بينهما . واعتمدت إنجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت امبراطورية (هابسبورج) مهتمة بمنع تكرين هذا التحالف . وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على هذه السياسة ، ونجحت فيها عند مواجهة كل الازمات التى حددت مستقبل الامبراطورية العثمانية (٣) وذلك بأن خلقت تناسقاً بين الدول الأوربية حتى تصبح إحدى الدولتين — فرنسا والروسيا — فى حالة عزلة ، وهى السياسة التى يطلق عليها « مارلو » دبلوماسية الشطرنج : « Diplomatic chess » (٤) .

(1) Krausse, Alex., *Russia in Asia, a record study (1588-1899)*, London: 1899. p: 246 - 7.

وراجع أيضاً : جمال زكريا قاسم - الخليج العربى - ١ ص ٣٩٦ - ٣٩٧ .

(2) Silva, Arthur, Op. Cit. p. 117.

(3) Marlowe, J , Cromer in Egypt. pp. 2 - 3.

(4) Ibid. p. 3.

. هذا وقد تأثرت مسألة دبلوماسية الشطرنج ، هذه بالتغيرات التي طرأت على الموقف في أوروبا وبظهور دول جديدة ثم لفتتاح قناة السويس ، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦) وفقدانها تفوقها بين الولايات الألمانية ، وانتصار روسيا على فرنسا (١٨٧٠) ، وخروج ألمانيا موحدة كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة ، فقد أصبحت سياسة إنجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسي - روسي) مشككة بعد رغبة فرنسا الانتقام من ألمانيا واستعادة الألزاس واللورين ، ورغبة ألمانيا في إبقاء فرنسا في صراع دول أخرى بقدر الامكان<sup>(١)</sup> . لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية في حوض البحر المتوسط بأن أبدت استعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها ووجدت في إيطاليا ذلك الحليف<sup>(٢)</sup> .

ويذكر ماردن ، بأن أى إضعاف للأسطول البريطاني أو إخراجهم من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة : د لقاء عود نقاب في برميل بارود أوروبا،<sup>(٣)</sup> ويضيف ماردن ، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء ، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد في حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قوة الأسطول الفرنسي الرئيسية متواجدة فيه . هذا بالإضافة إلى أن انجلترا وروسيا كانتا باستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول إنجليزي قوى في البحر المتوسط كان الغرض منه إستخدامه ضد روسيا عند الطلب . ويضيف

(1) Ibid. p. 8.

(٢) بالنسبة لموقف إنجلترا من دول حوض البحر المتوسط - راجع :

حسني صبحي - اتفاقات البحر المتوسط - بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية -

المجلد ١٩ لجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١ .

(3) Marder, Op. Cit. 145.

ماردر ، أن إنجلترا كان لها تواجد في هذا الجوض منذ قرنين ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لهيبة بريطانيا في حوض البحر المتوسط (١) .

كذلك نجد في الثمانينات بعد إحتلال إنجلترا لقناة السويس ، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الانجليزية في مصر وإثارة ألمانيا ضدها ، أن خشيت إنجلترا الوقوف وحيدة في المسألة المصرية وفي حوض البحر المتوسط . وكانت تخشى بالانحص كل من فرنسا وروسيا . لهذا لجأ سولسبرى ، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، الى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط ( Mediterranean Agreements ) عام ١٨٨٧ ، بين دول التحالف الثلاثى وهى دول الوسط ( إيطاليا والنمسا والمانيا ) وذلك من أجل حماية الحالة الزاهنة في حوض البحر المتوسط والإدرياق والإيجى والبحر الاسود . وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الاسطول الفرنسى مقابل تعهد إيطاليا بتعصيد المصالح البريطانية فى مصر (٢) . وسعت بريطانيا الى ذلك نتيجة احساسها بعزلة لبنان لإجتماعات مؤتمر باريس الدولى ( ١٨٨٥ - ١٨٨٨ ) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٣) .

(1) Ibid.

(٢) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ .

(٣) عندما أحست بريطانيا بعزلتها السياسية إبان مؤتمر باريس الدولى ١٨٨٥/١٨٨٨ الخاص بتعديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكتل الدول ضد بريطانيا - فيما عدا إيطاليا - نكابة في بريطانيا التى استحوذت على قناة السويس . وهذا يفسر لنا سراً محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط . واجع الشناوى : تكتل الدول لتحويل قناة السويس نكابة في بريطانيا . - مجله آداب القاهرة ، مجلد ٢٣ ، ١٨ ، ٢٠٠٠ .

وإذا انتقلنا إلى شرق السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تثبيت أقدامها في نقاط إستراتيجية في المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى . ففي البحر الأحمر إستوات على عدن (١٨٣٩) للوقوف أمام المقامرات الفرنسية وضمان حرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر (١). كذلك إستوات على جزيرة بريم (Perim) في ١٤ فبراير ١٨٥٧ . الواقعة عند مدخل بوعاز باب المندب — وتسيطر على حركة الملاحة في البحر الأحمر من ناحية منفذه الجنوبي والمهدف من إحتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم إنشاء القناة . ويؤيد هذا الرأي ( البريجادير كوجان ) Brigadier Coghan . المقيم السياسي في عدن والذي أوصى بإحتلال الجزيرة للوقوف في وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس (٢) .

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجي ، فهي ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة إتصال بأوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر . وإذا كانت قناة السويس هي المفتاح الشمالي للبحر الأحمر فعدن هي المفتاح الجنوبي له . وعدن تقع في منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط . فهي قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندي

(١) Alison, Philips, Modern Europe 1815 - 1899. p. 18.

وراجع أيضا : جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال — دار المعرفة ١٩٥٩

ص ١٣ .

(٢) عبد العزيز الشناوي ، قناة السويس والسياسات السياسية — ص ٢١٥ ،

وبالنسبة لسياسة بريطانيا ، في جنوب اليمن — راجع جاد طه — سياسة بريطانيا في جنوب

اليمن — رسالة دكتوراه — دار الفكر العربي ١٩٦٩ ص ٢٢٨ ، وراجع أيضا :

Hoskins, British Routes to India. p. 60.

ونقطة إرتكاز في طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز هام للتوسع في شرق أفريقيا وشبه الجزيرة العربية (١). كما لمستوات لإنجلترا على جزيرة سقطرة ( Socotra ) في مدخل خليج عدن (١٨٣٥) وبالنسبة لسواحل البحر الأحمر الغربية فهذه كانت في حوزة مصر ، وبذلك سبقت مصر الدول الأوروبية إلى هذه المناطق وسدت الطرق في وجهها وعلى الأخص إنجلترا وفرنسا وإيطاليا التي كانت تتنافس للحصول على نقاط إرتكاز لها في البحر الأحمر (٢).

ولقد سعت إنجلترا إلى وضع حد للتوسع المصري على الساحل الأفريقي الشرقي ، فأرغمت الحديوى على توقيع معاهدة إلغاء الرقيق في مصر والسودان في ١ أغسطس ١٨٧٧ وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية في سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها . وفي ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الانجليزية مع الحديوى اسماعيل معاهدة ثانية اعترفت فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالى حتى رأس حافون . كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر (٣) ، وكان هدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالى بمثابة إبعاد الأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة، وصيانة لها زعماً تنهياً لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها في السودان (٤) . وباستيلاء إنجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية

(١) جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ص ٢٧ - ٢٨ .

(٢) عبد المنصف محمود وآخرون - تاريخ البحرية المصرية في عام ١٨٦٣-١٩٦٣ ص ٧٠٢ طبعة الأهرام سنة ١٩٧٣ وراجع أيضاً - شوق عطا الله الجبل ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن ١٩ . القاهرة ١٩٧٤ - ص ٣٠١ - ٣٠٥ .

(٣) جلال يحيى ، التنافس الدولى في الصومال ص ٨٢ .

(٤) نجم السروجي ، العلاقات بين مصر وإثيوبيا في القرن ١٩ ص ١٥٨ - ١٥٩ .



وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطاني والتجارة البريطانية . وواضح مدى تأثير قناة السويس على الحركة الاستعمارية في البحر الأحمر . فقد أدى إفتتاحها إلى إذكاء روح التنافس الاستعماري بين إنجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط ارتكاز على سواحه . وهكذا كان إفتتاح القناة نقطة هامة في مستقبل البحر الأحمر . بل نقطة هامة في تاريخ استعمار شرق إفريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية ، وعلقت صحيفة : « النيويورك تايمز » في إفتاحتها بقولها : « إن قناة السويس تقرب إكتشافات سيديك وببكر وبيرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية للنيل إلى متناول يد الاستعمار الانجليزي » (١) .

وإذا انتقلنا للمحيط الهندي نجد أن إنجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها في نقاط مخزنة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت مهمها في تأمين الحماية الاستراتيجية للممرات البحرية والتجارة ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس في المحيط الهندي شرق مدغشقر من من فرنسا . كذلك استولت على سنغافورة ( ١٨١٩ ) (٢) . واستولت على مضيق ملقا من هولندا ( ١٨٢٤ ) وعلى سرلاك وبورنيو ( ١٨٤٢ ) ولذا أطلق على المحيط الهندي «بحيرة بريطانية» (٣) .

وكان لإفتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية

(3) Moorehead, Alan., The White Nile Penguin Books. London 1963 p. 146.

(4) Grant & Temperly, Europe in 19th Century. p. 389.

(5) Stamp, Dudley, A commercial Geography. pp. 247 - 9.

أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي (١). فقد أضعف نسبياً سيطرة بريطانيا البحرية د Maritime Hegemony ، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على إنشاء أسطول للتجارة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية . كذلك أدى إفتتاح القناة إلى تشجيع فرنسا لاحتياض آمالها القديمة ؛ بالإضافة إلى أن القناة شجعت إيطاليا وألمانيا للسيطرة واستغلال شرق أفريقيا . وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي نتيجة إفتتاح قناة السويس (٢) .

وقد امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذي كان خلال القرن التاسع عشر مسرحاً للصراع الاستعماري في ثلاث دوائر : الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيا سواحلمها وجزر الاقيانوسه المتناثرة . فقد سهلت قناة السويس الدول التي لها مستعمرات في هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً ، فتدخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعمدت إلى عبور قناة السويس وأصبح الطريق البحري الجديد يمر عبر محطات للتموين بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن في جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدن . وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستعمار في الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها العائدين من الشرق فقد سهلت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصاً في حالة الأزمات ، وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التي عبرت القناة

(١) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا الى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

(2) Alvin, J. Cottrell , The Indian Ocean its political, Economic and military importance. New York. 1972, p. 10.

(٦٤ سفينة) خلال عام ١٨٧١ تبرهن على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للمسيكرين (١).

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تعدتها إلى المصالح التجارية الهامة في الشرق الأقصى . ففي عام ١٨٣٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة الهند الشرقية في إدارة المجموعة التجارية في كانتون ( Canton ) بالاتفاق مع السلطات الصينية . وخلال الستين عاما التالية انشغلت بريطانيا كلية في الشرق الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية في الصين واليابان . بالإضافة إلى أن موجة الاستعمار البريطاني التي شملت الهند وإفريقيا أخذت تتركز على شواطئ الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة . ولقد خلق التطور الصناعي السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجاري وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لذأمين السوق في هذا العالم الذي يستعاب كمية كبيرة من التجارة من أي منطقة أخرى . وكانت للصين دائما في نظر بريطانيا ثروة تجارية أسطورية: A Commercial Eldorado ، تفتح مجالات لا حصر لها وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل إنجلترا . وكان العمل الرئيسي أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ — ١٨٩٤) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٢) .

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هي سياسة « الباب المفتوح » وهي تعني فتح قنوات للتجارة بالقوة والبقاء على الصين كمجال مفتوح لنفوذ الجميع . وبالنسبة للدول الغربية تعني إقتسام الأرباح والنوائد للناجحة . وعندما

(1) Bulletin Décadaire No. 27, 22.9.1872 p. 2.

(2) Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. N.Y. 1943.

حصلت بريطانيا على جزيرة هونج كونج (١٨٤٢) في اتفاقية نانكينج Nanking كركز لتخزين البضائع وكبحوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع ، وتكون المجالس البلدى على أساس دولى (١) .

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والاستعمارية شرق السويس وغربه . ففرنسا هي القوة البحرية التالية لبريطانيا واهتمامها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فيما وراء البحار . فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحرى . بل كانت فرنسا تقتفى أثرها وتنافسها في هذا المجال، فوجد مثلاً (جول فيرى) (Jules Ferry) (٢) رئيس وزراء فرنسا - يصرح في إحدى خطابه وبأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكي تعطى لاسطول الحرب نقط رسو وتموين بالوقود . وهذا هو السبب الذى يدفعنا للحصول على تونس ، وسايجون والهند الصينية والسبب الذى يدفعنا إلى الحصول على مدغشقر (٣) .

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية في غرب وشرق السويس . فبالنسبة لغرب السويس في حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع إلى ما قبل القرن التاسع عشر ، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت تنو إلى المغرب ، هذا بالإضافة إلى تنمية مصالحها وتفوذها في شرق

(1) Ibid.

(2) Pierre Renouin, La Politiques d'Expansion Imperialiste.  
Paris. 1939. p. 11.

(٣) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٢٦ - خطبة جول فيرى في

٢٨ يوليو ١٨٨٩ .

بحوض البحر المتوسط في مصر وسوريا ، ففي مصر نجد أن عقد امتياز قناة السويس (١٨٥٤) قد إقترن بنمو النفوذ الفرنسي في مصر ، وأرادت فرنسا أن تجعل القناة الأساس الذي تبنى عليه صرح نفوذها في البلاد والبوابة الرئيسية التي يدخل منها هذا النفوذ ، بل إنها اعتبرت القناة مشروعاً فرنسياً قومياً . وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط إلى بحيرة فرنسية ، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هي الدولة الكبرى التي تطل شواطئها عليه وتلاصقه ، وشمال إفريقيا والشرق أراضي للحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذي لا يموت (١).

هذا ونتيجة للتنافس الاستعماري مع إنجلترا في المسألة المصرية والتوتر المتزايد مع إيطاليا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية في البحر المتوسط تقوم على التركيز الشديد في القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فوجدتها تركز معظم سفنها في ميناء طولون (٢).

كذلك نظرت فرنسا إلى ميناء بنزرت على أنه مرحلة في الطريق تجاه مصر والشرق ، ومنه يمكن انضمام الاسطول الفرنسي إلى قطاع الاسطول الروسي في البحر الأسود ، وإذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبال طارق . وهذا ما كانت تحشاه إنجلترا وتحول دونها . كذلك يمكن عند تحصين ميناء بنزرت أن يتحول إلى ميناء حربي يستطيع التحكم في الطريق البحري فيما بين جبل طارق

(1) Safwat, M.M., Tunis and the Great Powers. (1878—81) Alexandria. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p. 239.

و عبد العزيز الشناوي - قناة السويس والتحديات السياسية - ص ١٠ المذمة .

(2) Marder, Op. Cit. p. 145.

## ١٢٤ -

وفناء السويس ، وعن طريقه يمكن تهديد جنوب إيطاليا (١) ، وتكن أهمية بنزرت أيضاً في كونه مأوى مأمون للسفن عند الانسحاب بالنسبة . لقطع الأسطول الفرنسي ، ويذكر مارد أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت . وإذا سيطرت فعلا على البحر فإن ميناء أو واحد ليس في مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء (٢) . وقد انتهت إنجلترا وإيطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ بسيادة نفوذها في تونس (٣) .

وإذا انتقلنا الى شرق السويس ، نجد أن فرنسا هي الأخرى لم تقف مكتوفة الأيدي أمام النشاط الإنجليزي في البحر الأحمر ، فحاولت الحصول على نقاط ارتكاز بحري به ، فهي قد نظرت الى بريطانيا بعين الحسد باستمرار ، فأملكتها في الشرق قد آلت الى إنجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، وهي تملك عدن وبريم بصنة مستمرة ، وهما نقطتان حريتان تتحكمان وتخدمان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي . وكانت السفن الفرنسية المتجهة الى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه الى عدن — التي يسيطر عليها الإنجليز — وذلك لأخذ التموين لهذا نجدتها تحاول هي الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل إنجلترا . فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أو بوك (Obok) (٤) وكانت الصحف الفرنسية تحت السفن

(١) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميل من صقلية و ٢٩٥ ميل من نابلي .

(2) Ibid, pp. 149, 151, 152.

(3) Safwat, Tunis and The Great Powers. p. 110.

(٤) يقع ميناء أو بوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي وهو ميناء طبيعي عمى من الرياح التي تدفق للملاحة به .

## ١٢٥ -

الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانئ الأجنبية للتزويد بالوقود والمواد الغذائية (١) .

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعامدة (أوبوك) المنعقدة في باريس في ١١ / ٣ / ١٨٦٢ ، وفي ١٩ مايو قام (شيفر) (٢) بالاستيلاء على خليج أوبوك وأراضيها بإسم الإمبراطور ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلمين للشاطئ ورفعت العلم الفرنسي على الشاطئ لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا (٣) . وفي نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيري مارتيم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى موازى للخط الملاحى الانجليزى واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على إدارة شركة المساجيري مارتيم كركز لتزويدها بالفحم والمزى عند المدخل الجنوبى للبحر الاحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الأرض اللازمة لها في عدن (٤) .

واعتقدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة . وظلت متمسكة بهذا رأى سنوات وظهر أن فرنسا كانت تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية أخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتي كانت انجلترا تسيطر عليها .  
لما أن وزير الخارجية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته بعد أن اشتد نشاط

(1) Bulletin Décadaire, No: , 12, 12. 4. 1872. p. 2; Cf.  
No. 32, 12. 12. 1872.

(٢) السكرتير الشرقى للإمبراطور نابليون الثالث .

(٣) جلال يحيى - التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩

ص ٤٠ - ٤٤ .

(٤) المرجع السابق ص ٤٩ .

الايطاليين في عصب وتأكيد مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود  
انجلترا في عدن بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة  
للمحيط الهندي بعمل تحديد عام للأراضي المحكومة في أو بوك طبقا لمعاهدة  
١٨٦٣ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال إنجلترا لمصر ١٨٨٢  
سعت فرنسا لتوسيع في أو بوك ليسكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسي (١) .  
وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء «الشيخ سعيد» المواجه لجزيرة برسم بشرائه  
من حكامه المحليين ، ولكن موقف بريطانيا والحكومة العثمانية جعل الفرنسيين  
يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً في ديسمبر ١٨٧١ ، واحتلته قوات عثمانية  
وحولته إلى محجر صهي للحجاج (٢) . كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتي  
Djibouti في الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥ (٣) .

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطلعة هي الأخرى لمنطقة البحر المتوسط  
تراودها أحلامها القديمة في عظمة الامبراطورية الرومانية القديمة ، وتطلعيها  
لتونس — موقع قرطاجة القديم — كراوية لامبراطورية جديدة ، ولكنها لم  
لم تنجح في تونس . كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية في افريقيا الشرقية  
والبحر الأحمر كان السبب في ذلك يعود إلى تفكيرها في المزايا التي ستعود عليها  
في سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندي عبر  
البحر الأحمر وعلى الناحية الجنوبية للطرق البحرية الكبيرة في البحر المتوسط (٤) .

(١) المرجع السابق ص ٥٢ - ٦٣ .

(٢) فاروق أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ص ٤١ - ٤٥ ، نقل  
عن الوثائق البريطانية .

(3) Alvin, . Cottrell, The Indian ocean, Op. Cit: p. 10.

(٤) إيمير دهنوفان - تاريخ العلاقات الدوائية - ترجمة جلاله يحيى ص ١٧٠ .



## ١٣٧ -

وكانت إيطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحله عن طريق وصال  
التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية  
إغراء بلادهم للدخول في علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر  
الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تعطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة  
السكان والهجرة إلى أراضي غاصة للحكومة (١).

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الإيطاليون الاستفادة من هذه الامكانيات  
الجديدة سواء للملاحة والتجارة أو للاستعمار . وسيكون هذا هو الأصل في  
حصول الإيطاليون على مركزهم الأول في عصب Assab . فقد بسطه التغلغل  
الإيطالي في ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقى عندما ابتاعت شركة  
« روباتينو الإيطالية للملاحة » « Florio Rubbattino comp » من أحد  
الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضي الصحراوية على الساحل بالقرب من  
قرية عصب عند مضيق باب المندب ، وذلك في نوفمبر ١٨٦٩ . بمبلغ ٨١٠٠ ريال  
عن طريق أحد المشرين الإيطاليين في هذه المنطقة ويدعى « الاب سايتو »  
Professor Sapeto ، فقد تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطة أيمنا  
من ابتياع الأراضي المجاورة لعصب ، في سنتي ١٨٧٩ ، ١٨٨٠ (٢) وكان

(١) يجدر التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية  
التي جرت إبان تلك الفترة . ففي عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان ألمانيا ٤١ مليون نسمة والنمسا  
٣٨٠٥ مليون نسمة ، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة ، وبريطانيا ٣١ مليون وإيطاليا ٢٦ مليون  
والروسيا ٧٧ مليون . وفي عام ١٨٨٠ بلغت ألمانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون  
وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون -  
راجع : Taylor, Op. Cit. p. xxv. cf. Lowe, Op. Cit. pp. 8-9.

(2) Robinson, Rowan, England, Italy, Abyssinia, London,  
1935, p. 67.

الهدف من أخذ «عصب» خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكولات في أثناء رحلتها إلى الشرق بعد افتتاح قناة السويس. وأراد روباتينو (مالك الشركة) (١) أن يشبّه بفرنسا التي اشترت ميناء أوبوك (١٨٦٢) فأتصل بدوره بوزارة البحرية، فوافقت الحكومة الإيطالية على إعطاء إعانة (لروباتينو) لتساعدته لإنشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس. وفي نفس الوقت قام سايتو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الإيطالية. واعتبرت شركة روباتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين، وسعت إلى إعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك فى عام ١٨٨٢.

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى. وفى عام ١٨٨١ عين مقيم ايطالى فى «عصب» وحاول الإيطاليون فى نفس العام فتح ميناء آخر فى (بيلول) Beilul ولكنهم لم تنجح فى الاستيلاء عليه سوى فى يناير ١٨٨٥. وستصبح «عصب» بالنسبة لإيطاليا هى النواة والمركز الذى ستوسع منه فى سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا (٢) وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستعمار الإيطالى على سواحل البحر الأحمر. فنجد صحيفة التيمبسو الإيطالية (Le Tempo) تذكر أن قناة السويس ستعبد للإيطاليين بحمد

(١) راجع الفصل الثانى من الباب الأول عن الشركات الملاحية الإيطالية - ص ٩٣-٩٤.

(2) Robinson, Rowan., England, Italy, Abyssinia p. 67,

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٤١٨ - ٤١٩، جلال يحيى

البحر الأحمر والاستعمار ص ٤٠ - ٤٩.

التجارى القديم . وكانت موانى إيطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا ، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P & O التى اتخذت ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان . ولقد قامت الشركات الملاحية الإيطالية والتى منحها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية فى البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى ، وبنقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجارى . وبذلك كانت السفن الإيطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الإيطالية (١) .

أما بالنسبة لروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجيه البحرية فى هذا الحوض . وفى الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافى نجد أنه فى الوقت الذى كانت توجد فى الامبراطورية الروسية انهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فإن روسيا نظرا لكبر حجمها فهى أسوء من أى دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحداها المحيط المتجمد Arctic ocean نجده عديم الجدوى عمليا . والثانى المحيط الهادى ويمكن استخدامه لحد معين ، لأنه مغلق معظم أشهر السنة . وكذلك البلطيق مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد ، أما البحر الأسود فمغلق فى الوقت الذى يشمل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقسه طرق المواصلات مع باقى روسيا ، بالإضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه فى حالة الحرب . هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية ( Seaboard ) كانت تمثل عاملا

هاما في تاريخ روسيا، وهو السبب في اضطهادها بالدول الأخرى في الوقت الذي كان فيه ذلك باعثا على الاستيلاء على أراضى جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكي تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (١).

لذلك شكلت مشكلة المناق والمنافذ البحرية عاملاً هاماً في السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٢). فعندما هزمت روسيا في حرب القرم ووقعت معاهدة باريس في ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت المواد ١١، ١٣، ١٤ من المعاهدة على روسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاح كبير للسياسة الانجليزية (٣).

وكانت معاهدة باريس غريبة لآمال روسيا واذلاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: إنشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط والحصول من الباب العالي على اعتراف بمركز روسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٤) وأن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة لانتجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها. فالسماح لروسيا ببناء أسطول بحري وقوة بحرية وتحويل موانئ وسواحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التي كانت لها مصالح كبيرة في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة لروسيا فقد

(1) Krausse, A., Russia in Asia Op. Cit. p. 92-3.

(2) Marriot, The remaking of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٣) محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية ص ٢٧٨ - ٢٧٩.

(4) Marriot, The Eastern Question, p. 279.

نظرت إلى حياد البحر الاسود كيتدخل في شئوننا الداخلية لا يمكن احتمالها وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا . فانهزت أول فرصة للتخاص من هذا القيد السكريه ، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠ بنشرب الحرب الفرنسية البروسية ، وحيث أن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لروسيا لوقوفها على الحياد ، لذلك أعلنت روسيا إلغاء حياد البحر الاسود ( ١٨٧١ ) (١) .

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهاها في توسعاتها شرقا لاقتلاع معظم آسيا الوسطى والقوقاز ، وأوصلها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية . وازداد التوتر بين القوتين قوة البروقوة البحر ، ورأت انجلترا في تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند وشبهات من وقوع افغانستان وايران تحت النفوذ الروسي (٢) ، لذلك اتبعت انجلترا ازاء التهديد الروسي للهند والبحر المتوسط والخليج العربي سياسة الاحتواء : Containment والتطويق Encirclement حتى تظل روسيا محصورة في قاريتها . وقد اتخذت القوى البحرية ازاء روسيا سياسة العصد Checkmate (٣) .

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربي حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع للملاحة لاقامة موانئ روسية فيها ، وهي لو نجحت مهمتها لآتمت حلقة تهديدها للهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج وأدى وصول روسيا إلى الخليج إلى ازعاج الانجليز (٤) .

(1) Ibid: p. 280.

(٢) محمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ١٧ - ١٩ .

(٣) جمال حمدان - استراتيجية الاستعمار والتحرير ص ١٢٠ - ١٢١ .

(٤) ابراهيم العريف - الاطلاع الاستعماري في الشرق الأوسط ص ١٠٤ - ١٠٦ .

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى في أوروبا ، وعلى مصر وتركيا وإلى أى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث ، ذلك أن قناة السويس لم تسكن بمعدل عن تلك الأحداث الدولية . ففي العام التالي لافتتاح قناة السويس للملاحة ، جرت على أرض أوروبا أحداث خطيرة ، تركت آثارها العميقة في السياسة الدولية ، تلك هي الحرب البروسية — الفرنسية ( ١٨٧٠ — ١٨٧١ ) (١) وهذه الحرب وإن كانت حربا برية ، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحري بين القوتين فالأسطول الفرنسي كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية . وكانت الحكومة الألمانية تشهر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسي . لذلك فقد تدخلت منذ بداية الصراع عن الدخول في مباراة مع الأسطول الفرنسي المتفوق عليها . وأصبحت مهمة الأسطول الألماني الأساسية منع أى قوات من النزول على سواحلها لغزوها (٢) . وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسي الموجودة في ميناء طولون بمحور البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خشية أن تتحالف البحرية البروسية مع الإسبانية في عملية إعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا . وفي الواقع نرى أن انتصارات ألمانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسي . ولكن لم يحل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسي بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحاورة موانئ ألمانيا على بحر الشمال ، وحماية الشواطئ والممتلكات الفرنسية .

(١) أعلنت فرنسا الحرب رسميا في ١٩ يوليو ١٨٧٠ ، وعقد الصلح أول مارس

١٨٧١ .

(2) Rousset, commandant, Histoire générale de la guerre Franco — Allemande, 1870 — 71, Tome. 6, pp 272—4.

أما بالنسبة لوحداث الأسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشلولة الحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربيتين الألمانيةين : Herta و Medusa في مياه الصين وظلت حبيسة بميناء الصين طوال فترة الحرب ، كذلك إجات بعض قطع الأسطول الألماني إلى الموانئ الاسبانية (١) .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن قناة السويس التي نص عقد امتيازها على حيادها (٢) ولم يتعرض هذا الحياد للانتقاض ، فجاءت الحرب الفرنسية البروسية لتسكون أول اختبار لحيادها . ولما كانت الدولة العثمانية وهي صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد في هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب أعمالا عداوية بداخلها (٣) .

وبمزممة فرنسا تأثرت قناة السويس — بطبيعة الحال — بهذا الحادث ، ذلك أن فرنسا هي صاحبة مشروع قناة السويس ، ونفوذها هو السائد في مصر . وكان ثقل فرنسا السياسي والإدبي وراء قناة السويس . وقد بلغ ذروة نفوذها — كما ذكرت عام ١٨٦٩ — إبان افتتاح قناة السويس . وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضرارية بمصر التي هي بمثابة إبنه لفرنسا بالتبني — بل قالوا بأن فرنسا — بعد النيل هي التي صنعت مصر (٤) .

(1) Ibid. p. 276.

(٢) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦ .

(٣) عبد الله رشوان ، للركر الدول لقناة السويس ص ٣٨-٢٩ ، عبدالرزق الشناوى ،

قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٠ المقدمة ص (ى) وراجع (حياد القناة) .

بالفصل الأول من الباب الرابع .

(٤) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ص ١٢ .

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد للقائمة استنفال النفوذ الانجليزي في مصر بكل وسائلها ، ويذكر فريشيه : « لقد أصبح من الاهمية بمكان وفي كل وقت ، أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة هامة من مناطق النفوذ الفرنسي . مصر هي ملتقى المواصلات بين أوروبا وآسيا وأفريقيا ، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذي يمكن الحصول عليه في هذا الاقليم ذي الموايا المذكورة ، وأن فرنسا لم يغمض لها جفن يوما واحدا عن أرض الفراعنة منذ حملة بوناپوت عليها ، (١) ويضيف بأن فرنسا كانت تنظر أحيانا إلى درجة نفوذها في العالم بالقياس بالدور الذي تلعبه على ضفاف النيل ، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوربي لحماية بحالي مصر (٢) .

ولما شعر ساسة فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحسين علاقاتهم بالإنجلترا ازاء المسألة المصرية . وفي نفس الوقت تسعى بريطانيا إلى هذا الفراغ في منطقة شرق البحر المتوسط ، نتيجة هزيمة فرنسا . وقد مهد ذلك الجو الظروف لإنجلترا لتضع يدها على قناة السويس فيما بعد . ويصف أحد المؤرخين البريطانيين ( تيلور ) هزيمة فرنسا بقوله : « نهاية السيادة الفرنسية » . « The and of French Primacy » (٣) وهكذا بهزيمة فرنسا انحطت أسطورة الأمة الكبيرة : ( La Grande Nation ) التي تحكم أوروبا إلى الأبد وبدأ ميزان القوى في أوروبا يتغير (٤) .

(1) Ereyçmet, Rouvenirs, Op. Cit p. 215.

(2) Ibid. pp. 215-6.

(3) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(4) Ibid. p. 210.



أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على روسيا وإنجلترا ، فنجد روسيا وقد تخلصت من قيود معاهدة باريس ( ١٨٥٦ ) بالنسبة للبحر الأسود . وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل إهتمام وسخط إنجلترا في اتجاه آخر ، ولتحميها من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسيا في جانب فرنسا المهزومة . لذا نجد بسمارك يشجع روسيا — سرّاً — بأن تعلن الفاتحة لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود ، والتي كان « بالمرستون » قد عد أجل حرب القرم عامّاً للحصول على شروط حياد البحر الأسود (١) .

أما بالنسبة لإنجلترا فإنها كانت أكثر ميلاً إلى الاعتقاد بأن النصر البروسي هل فرنسا قد حسن من توازن القوى في أوروبا . وكان سياسة إنجلترا من قبل يأملوا في أن تأخذ ألمانيا مركز النمسا كحليفهم المحايد ، ولإبقاء روسيا وفرنسا مقيدتان في أوروبا ، في الوقت الذي تقوم فيه بريطانيا ببناء رعاياها وإمبراطوريتها في وراء البحار . ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود « عصبة محايدين » ليس كتمهيد للتدخل واسكن لمنع تدخل الآخرين (٢) .

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية فيجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب . ذلك أن الحديوي اسماعيل كان قد سافر إلى الاسكندرية عندما كانت تذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب ، وقد أشار البعض على اسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ريثما تزول الجفوة التي أوجدها خلافه الأخير مع السلطان .

(1) Travelyan, G.M., British History in the nineteenth century, Pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(2) Ibid. p. 213;

لكن اسماعيل أبى وكان يحمل معه الأموال للإستانة ، وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد ، كما يعتقد الجميع فى تلك الأيام ، أن النصر مضمون لفرنسا . وعندئذ يتمكن من الاستمادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك . غير أن الحرب فاجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه بروسيا على فرنسا ، فعجل بعودته إلى مصر (١) .

وأنزع اسماعيل من قرار روسيا بإلغاء حياد البحر الأسود فاعتقد أنه فى حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيتمرب عليه مشاكل فى الشرق . وأعتقد أن أول شيء بالنسبة لإنجلترا فى هذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند فى حالة انهيار تركيا . لذلك رأى اسماعيل أنه من الضرورى القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الخديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون - قنصل إنجلترا فى مصر - على أسباب التسليح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا - لشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليس فى وضع يستطيعوا فيه مقاومة روسيا وعندئذ سيكون لزاماً على الخديوى بمد يد المساعدة للسلطان ، وهذه الإستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك . وأكد اسماعيل استانتون أنه أخطر الباب العالى بهذا الأمر (٢) .

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الخديوى ينتظر الفرصة المتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد . وقد استفسرت الحكومة الانجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق ايجانى بين مصر وروسيا . كذلك أرسل قنصل

(١) الهامس الأيوبى ، تاريخ اسماعيل من ٤٩٠ - ٤٩٢ .

(2) Douin, Op. Cit. P. 582.

فرنسا لحكومته عن تردد الخديوى اسماعيل ، وأن رغبته الدفينة هي الانفصال (١) .

وقد أعتقدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى ائينا H. Sabouroff وزميله فى فينا . وذلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر . وبناء على توصيات اجناتيف Ignatieff ( سفير روسيا بالاستانة ) فإن دى لكس ، ( De Lex ) — القنصل الروسى العام فى مصر — سيسعى لتشجيع الخديوى لعقد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع القوميات الشرقية لنيل استقلالها . ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الإعتماد على موارد مصر . وأوضح القنصل الروسى للخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى . وأنه من المستحسن لإنباع سياسة تهدئة السلطان . وكان الخديوى اسماعيل قد استدهى ( دى لكس ) فور سماعه انباء الغاء روسيا لحياذ البحر الأسود وأبدى له استعدادا لإبرام اتفاق عدم اعتداء ( Offensive et defensive ) مع روسيا . ثم أجرى اتفاقاً وقعه رئيس مجلس شرى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج ، وهذه الوثائق — كما ذكر غالى باشا — نشرت فى يوم مشهور تحت اسم د خيانة الخديوى ، إلا أن السيد هنرى اليوت د الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الأنباء ، (٢) .

(1) Ibid. p. 582.

(2) Ibid. pp. 582—3;

ودارج أيضا — احمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر وتركيا ص ٢٦٠ — ٢٦١ .

Sammarco; Tom. 3. Op. Cit. pp. 211—212.

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة العسك  
(١٨٧٠ — ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث هدد مركز الأتراك في اليمن ،  
وأهتقد الباب العالي أن للخبديوى يداً في هذه الثورة . فأرسل السلطان سفناً  
حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس في طريقها للبحر الأحمر (١) ، وكانت  
السفن الحربية التركية ترسو بصفة مستمرة في غاطس السويس (٢) . وقد أثار  
ذلك ريبة اسماعيل وشكوكه ، فشرع في تحصين ميناء السويس وبورسعيد  
وسواحل جنوب سيناء (٣) ، وتكررت شكوى الباب العالي لسفيرة إنجلترا  
بالاستئانة من مسألة إعادة تسليح الجيش المصرى ، وإعادة تحصين البلاد ، وأن  
الحكومة التركية أبدت رغبة الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها ،  
وذلك عن طريق بناء قلاع تحتلها القوات التركية (٤) . وأرسلت الحكومة  
التركية نيفوس Nevers للخبديوى فى ٢١ أبريل ١٨٧١ ، للتفاهم معه فى مسألة  
قيامه بتحصينات فى السويس ، وإعطاء تفسيرات لذلك . وكان رد اسماعيل  
بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى (٥) .  
واسكن اسماعيل أمثال لطايات الباب العالي وبدء يقلل التسليح ويسرح القوات

---

(1) Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 583—4; Cf. Sammarco, Op. Cit.  
p. 212.

(2) Douin, Op. Cit., p. 585; Cf. Sammarco. Op. Cit. p. 212.

(3) Douin, Op. Cit., pp. 585, 6, 8; Cf. Sammarco., Op. Cit.  
p 212.

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

(4) Douin, pp. 591.

(5) Sammarco., Op. Cit. p. 213;

• أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

## ١٤٩

بعد أن أدرك أن مسألة البحر الاسود التي أثارتها روسيا قد حلت . وأخذ اسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة العسير قد بولغ فيها (١) .  
 هذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استفادت من افتتاح قناة السويس فقد قربت المسافة بين الاستانة وسواحل البحر الاحمر ، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمكنت من استعادة اليمن إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها ١٨٧٢ ، أي غداة فتح قناة السويس بثلاثة أعوام (٢) .

وكان لمريضة فرنسا أثر على تحول اسماعيل إلى انجليترا وشرع في التقرب اليها ومن مظاهر هذا التودد سماحه لشركة Greenfield & Elliot الانجليزية بإصلاح ميناء الإسكندرية ، ولولا الحرب السبعينية لعمد إلى شركة فرنسية بهذا العمل (٣) .

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فمجرد أن تلك المريضة كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولي لشركة قناة السويس . فحكومة الجمهورية في فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الامبراطور على مساعدة شركة قناة السويس ، لأن مريضة فرنسا قد حوّلت توازن النفوذ *Balance of influence* في شئون الشرق الاوسط من فرنسا لصالح انجليترا . ويذكر وزير خارجية فرنسا

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر وتركيا من ١٦٢ .

(٢) فاروق أهاظه - الحكيم العثماني في اليمن (١٨٧٢ - ١٩١٨) رسالة ماجستير من آداب إسكندرية ١٩٦٦ من ٧٧ - ٨٣ .

(٣) احمد الحقة ، تاريخ مصر الاقتصادية في القرن ١٩ . من ٢٤٢ ، وراجع أيضا :  
 الياس الأيوبي - مصر اسماعيل - ١ من ٤٥٢ ،

« ريموسات » Remusat في مجلس النواب : « أنه يجب علينا أن نحول دون تحول هذا المشروع الفرنسي الحقيقي إلى أيدي أخرى » (١) .

هذا وقد سمحت الحكومة لدى لسبس أن يقوم بدور السفير فوق العادة : « Supplemental ambassador » لدى الباب العالي بما كان مثار احتجاج (سير هنري اليوت) . وكتب « لورد ليونز » من باريس : « أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمور أن نصطدم في كل معاملتنا مع الحكومة الفرنسية ، بخصوص قناة السويس ، مع دي لسبس وهذا بدوره يؤدي إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية . » (٢)

ذلك التأييد الفرنسي الرسمي ، لم يكن سببه فقط أسباب استراتيجية بل كان أيضاً لحاية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية . ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت مخاوف إنجلترا تنحصر بالنسبة لإحتمال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتمديد ممتلكات إنجلترا في الهند (٣) .

كذلك كانت كارثة ( ١٨٧٠ ) سبباً في تغير السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس فخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداوة بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عندما كانت تحتاج إلى ذلك ، ولكن في ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلني للشركة غير عملي ، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً ، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal. p 284.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 284.

نقل عن الوثائق البريطانية F. O.

(3) Ibid.

## نفاذ

لوزنها الدولى ونفوذها فى أوروبا والشرق الأوسط (١) .  
وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس ، بإعتباره تهديدا  
استعماري فرنسى لها ، فانها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة  
امبريالية بريطانية وهو عمل أصبح لمن السهل الوصول اليه بعد هزيمة  
فرنسا (٢) .

---

(1) Kinross, Lord, Between two seas. pp. 259—260.

(2) Ibid: p. 260.





# البَابُ الثَّانِي

## الآزِمَاتُ الْمَالِيَّةُ وَالسِّيَاسِيَّةُ

التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الأولى

( ١٨٢٠ - ١٨٢٦ )



# الفصل الأول

## الآزمة الأولى

« مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها »

( ١٨٧٠ - ١٨٧٣ )

- ١ - حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين .
- ٢ - قرض العشرين مليون فرنك لانقاذ الشركة من الإفلاس .
- ٣ - بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس في الصحف .
- ٤ - إقترح بنقل ملكية الشركة لإنجلترا وآخر بتدويلها على غرار نهر المانوب:
  - أ - موقف الخديوي اسماعيل .
  - ب - تقارير قنصل بريطانيا العام في مصر « ستانتون » .
  - ج - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة .
  - د - موقف « دانييل لانج » ، ممثل شركة قناة السويس بلندن ، .
  - هـ - موقف دي أسبس من المسألة .
  - و - موقف الحكومة التركية .
- ٥ - تحسن مركز الشركة المالي واختفاء المشكلة .
- ٦ - تحليل لانجهايت لإنجلترا من المسألة .



إن مسألة بيع شركة قناة السويس (١) مرتبطة بالآزمة المالية التي عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح . فقد كان دي لسبس ينفذ حملة الأسهم بأرباح كثيرة ، وبأن يترقبوا العائد السريع لأموالهم . فنجده يذكر في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين في عام ١٨٦٨ : « من المؤكد أن محاولات السفن التي دارت حول رأس الرجاء الصالح في ذلك الوقت والتي تقدر بحوالي ١١ مليون طن مستعبر القناة . أى أنه من الممكن في الوقت الحاضر القول بأن المحاولات التي ستعبر القناة عندئذ سيكون متوسطها ٦ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك ، (٢) .

وكان دي لسبس قد كتب من قبل في نهاية عام ١٨٦٧ مكرراً بأن المحولة العابرة للقناة ستكون حوالي ٦ مليون طن تعطى دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك . فذكر : « وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات ، بأن المحولة ستكون ٣ مليون طن وتعطى دخلاً سنوياً قدره ٣٠ مليون فرنك . ولكن في العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت ، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعي المتوقع ، ولكن أيضاً بسبب فتح أسواق الصين واليابان ، بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية . فمسألة أرباح رأس المال المستخدم في مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة ، وليس هناك ما يدعو

---

(١) لم تحظ مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية ، ومن ثم فإن المصادر التي يمكن للباحث أن يشرعها لا تتوفر إلا في المراسلات الدبلوماسية المنشورة في مضامط البرلمان البريطاني والتي اعتمدت عليها في هذا الفصل :

Parliamentary papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles—Roux., Op. Cit. T. 2. p 2.

لشك من جانب أى أحد،<sup>(١)</sup>.

ولكن أوروبا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها الملاحية برهنت على  
بساطتها فى الاستفادة من هذا الممر الملاحي الجديد . وكتب دى لسبس إلى ابنه  
يقول له : دلت أمل من رؤية الاساطيل تعبر الصحراء، والسفن التجارية الضخمة  
وهى تستخدم القناة،<sup>(٢)</sup> .

ولكن أحلام دى لسبس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح ؛ فقد عبرت قناة السويس  
فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٤٨٦ سفينة ، بلغ لإجمالى حمولاتها ٦٥٤٩١٨ طن  
ورسوم المرور ١٥٩٣٢٧ ر. فرنكا<sup>(٣)</sup> . بينما بلغت المصروفات خلال هذا  
العام ١٣٨٢٧٩٧٦ ر. فرنكا . منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة  
السويس والباقي مصاريف إعتيادية . وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات عن  
المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك<sup>(٤)</sup> .

وفى عام ١٨٧١ بلغ لإجمالى إيرادات القناة ٨٩٩٣٧٢٢ ر. فرنكا<sup>(٥)</sup> .  
بلغ العجز خلال هذا العام ٢٦٥٠٠٠ ر. فرنكا<sup>(٦)</sup> . أى أن مجموع العجز خلا

(1) Ibid.

( ) ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لسبس لحولة القناة وهو ٦ مليون طن إلا عام  
١٨٨٣ .

(2) Kinross (Lord), Between two seas. (Op. Cit. p. 257.

(3) B. D. No. 163, 2.7.1876. p. 3.

(4) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, p. 632;

وراجع أيضا : طاعت بحري ، قناة السويس ص ٨٩ .

(5) B.D. No. 163; 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة للقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة لإجمالى حمولاتها  
١٦٤٢٠٠ طن .

(6) Wilson, Op. Cit. p. 45.

هامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك (١) .  
وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر  
العقبات . وكان حملة الأسهم ينتظرون عائداً لاهو والمهم المستثمرة فى هذا المشروع العالمى  
عقب إفتتاح القناة للملاحة . ولكن مصاريف إنشاء اقتناء فاقت كثيراً المقدرا لها . فبذ  
قررت اللجنة العلمية الدولية La Commission Scientifique Internationale  
تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك ( ٨ مليون جنيه استرلى ) ،  
ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والعقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة  
والمشاكل الدبلوماسية ، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٨٨٨ ٠٧٨ ٣٢٢ ٤ فرنكاً  
أى ما يساوى ١٨٠٠ ١٤ ١٨٠١ استرلى ، وهو ضعف ما كان مقدراً لإنشاء  
القناة (٢) . وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استمعت فى رحلتها لمصر ولم  
تقدر التكاليف الضخيمة للمشروع (٣) . وهذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠  
مليون فرنك من بيع الأسهم ( ١٨٥٨ ) كما حصل دى لسبس على مبلغ ٨٤  
مليون فرنك من الخديوى اسماعيل بناء على تحكيم الامبراطور نابليون الثالث ،  
بين الخديوى اسماعيل ودى لسبس ( ٦ يوليو ١٨٦٤ ) (٤) ، ثم حصل على ٢٠  
مليون فرنك أخرى فى اتفاق ( ٢٣ أبريل ١٨٦٩ ) (٥) . وعلى هذا أصبح لدى

(1) Hallberg., Op. Cit. foontote. p; 219.

(2) J. Charles—Roux., Op. Cit. T. 2, p. 4.; Cf.

Duff, 100 years of the Suez canal. London 1969. p. 111.

(٣) راجع الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٦٤ - ص ١٧٣ .

(٤) راجع نص الاتفاق فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى - وثائق ونصوص

التاريخ الحديث والمعاصر ص ٥٩٧ - ٦١٧ .

(٥) . عبد الرحمن الرفعى ، مبعوث اسماعيل ج ٢ ص ١٠١ ، عبد العزيز الشناوى وثائق

و نصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٣٧ - ٦٤٠ .

الشركة ٣٠٠ مليون فرنك ، وأصبحت في حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بداتها بطرح سندات للاكتتاب في أول أغسطس ( ١٨٦٧ ) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ / بتريخيه من الجمعية العمومية للمساهمين ، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عاماً . وقد بيعت بسعر السند ٣٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيو ( ١٨٦٨ ) ، وتم سدادها في عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٣٣٣,٣٣٣ سنداً (١) .

وبلغ رأسمال الشركة في يناير ١٨٧٠ ( ٢٠,٨٣٦,٠٠٠ فرنك ) في الوقت الذي طلبت فيه المصروفات خلال هذا العام حوالي ٣٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضاً مصاريف الإدارة ، وكانت الشركة تأمل في تغطية العجز — وهو عشرة ملايين فرنك — من دخل القناة (٢) .

ولكن دخل القناة في عام ١٨٧١/٧٠ انخفض كثيراً عن المعدلات المتوقعة كما ذكرنا . فلاك السفن الانجليزية لم يقبلوا كمية على استخدام الطريق الملاحي الجديد ، وهم العملاء الرئيسيون لقناة السويس (٣) . لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهي ٥ ٪ / وواجهت الشركة شبح الإفلاس والتصفية ، مما أدى إلى انخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 218;

وراجع أيضاً : مصطفى الحفاوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة -

ص ٤٦٣-٤٦٤ .

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. pp. 1—2., Hallberg, p. 218.

(3) Ibid.



للى ٢٧٢ فرنك فى عام ١٨٧٠ ، وللى ٢٠٨ فرنك فى السنوات التالية (١) .  
وعجزت الشركة عن دفع ( كوبونات ) يوليو واكتوبر لانتظاراً لتحسن  
المركز المالى للشركة (٢) ، ولمواجهة هذا العجز المالى اقترح دى لـيس فى اجتماع  
الجمعية العمومية لجلسة الاسهم ، فى جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١ ، طرح قرض مالى  
بمبلغ ٢٠ مليون فرنك ، من أجل سد العجز لفائدة الاسهم المضمونة فى عقد  
التأسيس ، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧ ، السالف ذكره . وقد  
قسم القرض الجديد ومدته ٣٠ عاماً إلى ٢٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنك  
وبفائدة قدرها ٨ ٪ وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من  
١٨٧١ ، وافتتح الاكتتاب من ٩ — ١٨ سبتمبر ١٨٧١ . وقد فشلت الدعوة  
لاكتتاب فشلاً ذريعاً ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات ( ٥٠ ألف ) .  
وتأميناً لهذا القرض فقد حصل دى لـيس من الخديوى على موافقته بقرض رسم  
إضافى لرسم المرور قدره فرنكاً واحداً على كل طن ، وبصفة مؤقتة على أن  
ينفى هذا الرسم عند استهلاك القرض . وبذلك يصبح رسم الطن ١١ فرنكاً بدلاً  
من عشرة فرنكات (٣) .  
ولم يحصل من الاكتتاب سوى خمسة ملايين فرنك ، ولم يكن هذا المبلغ  
كافياً ، فانهاالت الجحوزات من جانب الدائنين Creanciers على الشركة وخلال  
بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث ، فلم  
تكن ابرادت القناة بكافية لسد العجز (٤) .

(1) Hallberg. Op. Cit. p. 219.

(2) Vision; Op. Cit. p. 3; Cf. Hallberg. p. 219.

(3) Charles—Roux. Op. Cit. T. 2. p 5. Hallberg p. 219.

(4) Voisin, Op. Cit. p. 10; Cf. Charles Roux., Op. Cit. p. 5.

وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب ( تسعة أيام ) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع ( ١٢٠ ألف سند ) خلال تلك الفترة (١) .  
لهذا نجد دى لسبس يذكر في الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : « عند افتتاح قناة السويس للملاحة لم تكن أغنياء ، وتلافياً للعجز طلبنا قرصاً بعشرين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠ ٪ ، منها ٨ ٪ فوائد ، ٢ ٪ لاستهلاك القرض ولكن هل تعرفون ما هي النتيجة ؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليوناً . وتسببنا لإخطارات بالحجز على الشركة أمام المحكمة التجارية ( Tribunal de commerce ) وكلها كسبتنا وقتاً كان في وسعنا حل مشاكلنا ، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأسمال التأسيس ، فكان لا بد أن يكون خمسمائة مليون فرنكاً بدلاً من مائتي مليون فرنك . ومن هنا جاءت المشكلة ، (٢) .

وكان أحد كبار مساهمي الشركة ويدعى : Jules Le Bandy قد أنقذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمفرده ٧٠ ألف سند ، ودفع مبالغ ٧ مليون فرنك (٣) . واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية وقد بارت في يدها فأقنتها عام ١٨٧٩ حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة ٣ ٪ . وتم استهلاك سندات هذا القرض الثاني عام ١٩٠١ (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit p. 220.

(2) Charles - Roux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(3) Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris. 1932. pp, 114 - 115.

(4) Voisin, Op. Cit., p. 13., Cf, Hallberg, p. 219;

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمركز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم ، كما ذكرنا ، وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة . بل إن المصحف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة احتمال تصفيتها (١) .

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تنبأ بخراب قناة السويس ، وكان عنوان بعضها «احتضار السويس» «The Agony of Suez» وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بمحيطوش بسمارك (٢) .

كما أوردت جريدة شركة السويس ، أن بعض المصحف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس ، مثل صحيفة : « Le Moniteur de la Banque et de la Bourse » فذكرت : « أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيهه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيهه استرلينى لكي تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة . ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جداً بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الغاطس الكبير عبورها وأن رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكي يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة . كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد » (٣) .

وعلاوة على هذه المشاكل المالىة التى واجهت الشركة ، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية ( ١٨٧٠/١٨٧١ ) وانهيار نفوذ الشركة . فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، وبعد حصار باريس

(1) Kinross (Lord); Op. Cit. p. 257.

(2) Courau., R., Op. Cit. p. 114; Cf. Duff., Op. Cit. p. 111.

(3) Bulletin Décadaire No. 14., 12. Mai. 1872.

مباشرة أن قامت مجموعة خاضعة من حملة الأسهم بصخب عاصف ضد المديرين مطالبين بحقوقهم في اختيار مديريهم ، وتسلىق أحدهم المنصفة التي يقف عليها دى لسبس للاعتماد عليه ، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله ، دانييل لانج ، Daniel Lang (مثل شركة القناة في لندن) (١) :

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه خائن ويريد بيع القناة للانجليز :  
 « Wishing to Sell the Canal to the English » . (٢) وعندما تأكد دى لسبس أنه ان يكون في مأمن ، انتهم دانييل لانج الفرصة ونصح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن (٣) .

وهنا بدأت تظهر في الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدي . وسارع دى لسبس فأنكر أنه هو الذي عرض مسألة بيع القناة ودافع عنه كذلك وفوزان بك (٤) ، فيذكر في كتابه قناة السويس تحت عنوان : « إشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس » . « إن جريدة قناة السويس التي توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ . حدث للظهور (٥) لتكذيب الإشاعات التي أوردتها الصحافة الباريسية والتي كانت سبباً في أزواج حملة الأسهم . فلقد نشرت إحدى الصحف وتناقلته صحف أخرى ،

(1) Wilson, Op. Cit. p. 45; Cf. Daff, Op. Cit. 113.

(2) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol. 2. p. 139.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس ، وله مؤلف من قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات .

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 p. 4.

(٥) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١ ثم أعيد تجديد اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية . وطأت للظهور من جديد في عام ١٨٧٢ باسم « جريدة قناة السويس » ثلث شهرية : Bullétin Décadaire

أنه في ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠ ، كان دى لسبس موجوداً في لندن حيث تفاوض في مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة انجليزية . ولقد كان لهذا الخبر وقعة السيء على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها . وفي نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التي أوردت للنبا أن كذبه مؤكداً أنه لم يقادر باريس منذ شهر أغسطس ، وأكد أنه لم يحدث قط في أى وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة . وعاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد في الصحافة وبين بعض الناس في نهاية عام ١٨٧١ (١) . وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسلي الشركة في جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارت مؤخرًا كثيرًا من التساؤلات سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء ، وأنه من السهل الإجابة على تلك التساؤلات بأن ينشر نسخة من المذكرة المسجلة إلى وزارة الخارجية الإيطالية في ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتي نصها : « لقد أرسلت إلى الخديوي مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهي المسألة التي سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالي في إحدى جلساته عندما قدم أحد النواب في البرلمان الإيطالي استجابة للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم اقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين الشركة وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأي إجراء لبيع القناة . إلا أنه كان وادياً لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التي تقدمت بها الدول التي يهمها الأمر وفي حالة اتفاقهم ستقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة . وأن الخديوي لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأى الصدر الأعظم قبل كل شيء »

(1) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 4

وسندرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها ، ( توقيع فرديناند دي ليسبس (١) .

ويؤكد دي ليسبس بأنه لو كان هناك شيء من هذا القبيل لكان قد عرضه على أعضاء الجمعية العمومية لحلة الأسهم لأنهم مالكو القناة وهم المعنيون بالأمر والذين لهم الحق في التصرف . كذلك أرسل مندوباً في ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسلي الشركة مؤكداً من جديد بعدم قيام الشركة بتقديم أي عرض لأحد . وأنه في حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها ، فإن الأمر عندئذ سيخص حلة الأسهم أصحاب الحق في تقرير ذلك في اجتماعهم العام (٢) .

ولعل نظرة تحليلية لتقييمها على المراسلات الدبلوماسية التي تناولت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التي اكتنفته وأحاطت به . وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما تقابل ستانتون ( قنصل بريطانيا العام في مصر ) مع الخديوي اسماعيل الذي ذكر له — في معرض حديثه معه — المشاكل المالية التي تتعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وفائها بالتزامها . وأبدى اسماعيل ملاحظاته بالنسبة لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بمخدراتها للملاحة العالمية هو قيام شركة انجليزية بملكية القناة ثم أضاف الخديوي ، بأن إنجلترا بلا شك هي الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة في بقاء القناة مفتوحة للملاحة . وحاول ( ستانتون ) أن يعرف وجهات نظر الخديوي بالنسبة لمستقبل القناة ، فأبدى له الخديوي ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية ، كما أبدى استعداده لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا في

(1) Bulletin Décadaire No. 1., 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons. 5.10.1871. Parl. Pap. (1876) No. 27.

(2) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 5.

حالة تمكين تلك الشركة . فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا — موضوعاً له أهمية هذه الفرصة المواتية للملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند . بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له مزايا سياسية للحكومة جلالة الملكة (١) .

وهذا كلام خطير جداً أن يوافق الخديوي اسماعيل على فكرة بيع قناة السويس؛ فقد يكون الخديوي اسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ للتعبير أو أن القنصل البريطاني الذي نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب أو أن اسماعيل بلغ به السفه جداً يفكر هذا التفكير .

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة ( ستانتون ) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند ( India Office ) لأخذ رأيهم في مسألة بيع شركة القناة (٢) . وقد أهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مئده بالمعلومات الآتية عن القناة :

١ - بيان بةجارة القناة شهراً بشهر منذ افتتاحها للدلاحة مع ذكر جنسيتها وحولة سفن كل دولة على حدة .

٢ - دخل القناة عن الفترة المذكورة ( خلال عام ١٨٧٠ ) .

(1) Colonel Stanton to Earl of Granville, Cairo 30.12.1870.  
Par. p. Egypt No, 2 (1876), No. 1

(2) Hammond to the secretary to the Admiralty, Par. P.  
Op. Cit. No. 2, 9.1.1871.

عمل ( هاموند ) وكيلا لوزارة الخارجية البريطانية - وتدرج في مناصب الوزارة وعمل مديراً للقسم الشرقي بوزارة الخارجية ( ١٨٠٢ - ١٨٩٠ ) أنظر :  
D. N. B. p. 1125.

١٩٨

٢ - رسوم المرور الحالية .

٤ - مصاريف التشغيل ( Working expenditure ) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها ، كل شهر على حدة ، مع فصلها عن مصروفات رأس المال .

٥ - قيمة رأس المال المطلوب لانعام أعمال القناة .

٦ - قيمة مصاريف التشغيل عند إتمام القناة .

٧ - لإجمالي رأس المال السابق أنفاقه ، مع التفرقة بين رأسمال الأسهم والقروض .

٨ - قيمة الفوائد السنوية للقروض (١) .

وفي الحقيقة نرى في هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذي يخطط بحساب .

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما في مسألة بيع قناة السويس . فرد وزير التجارة البريطانية « فارر ، Farrer » على ( لورد هاموند ) Hemond — وكيل وزارة الخارجية البريطانية — بقوله أنه قبل أن تُسكّن حكومة جلالة الملكة رأيها في هذا الموضوع ، فإن هناك بعض النقاط في حاجة إلى مزيد من التفصيل مثل : حالة القناة الطبيعية ( Physical ) حالياً ، واحتمالات حركة الملاحة بها مستقبلاً ، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية ، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالي . وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية ، فإن تقرير « الأدميرال ريتشارد ، Richard — وهو من خبراء البحرية البريطانية — قد أفاد بأن همق القناة حالياً يسمح بمرور بعض السفن ،

(1) Granville to Stanton; F. O., 19. 1 1871. Parl p. Op. Cit.  
No. 4.



وعند اتمام تعيينها ستسمح بمروار كل أحجام السفن . وأن مستقبل القناة هام كطريق ملاحى . ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لانجلترا أكثر من المصالح الأخرى . أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى ، فإنه مازالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة ، وبناء على الظروف المذكورة سابقاً يقرر وزير التجارة البريطانية د فارر ، أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية :

١ - أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح مالحة للملاحة السفن الكبيرة .

٢ - التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى التحولات العابرة للقناة وسينداد حجمها اضطراباً .

٣ - أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم طامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى .

٤ - أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وعاجزة عن الدفع سيجعل العمل ضعيفاً فى بقائها مفتوحة للملاحة ، وإدارتها إدارة حسنة (١) .

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية :  
د أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراسة دقيقة لعنل القناة وحالتها المالية والطبيعية ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة ، (٢) .

ثم يعبر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى المسألة ، فى

(1) Farrer to Hamtuond, Board of Trade 26.1.1871. Par. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Ibid.

## ١٧٠ -

تقريره بقوله : «لأنه من المفضل أن تكون القناة في أيدي انجليزية ، بدلاً من الفرنسية أو أخرى أجنبية . ذلك لأن في مقدور انجلترا التقدم برأس المال ، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة في قناة السويس . ومن جهة أخرى فقد تنشأ عقبة من جراء هذه الخطوة ، وهي العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركة والحكومة المصرية ، وبينها وبين الدول البحرية المستخدمة لقناة السويس . كل ذلك مفعم بالمشاكل والحساسيات وقد يؤدي في آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة . وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح للمساهمين . أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى ، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف . وبهذه الاحتمالات في وجهات النظر ، يجب التقرير بأنه توجد اعتراضات لها قيمتها إزاء تشجيع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية . ومثال على ذلك تلك المصاعب التي واجهتها في الفنارات التركية ورسومها ، وشركات الغاز والمياه والتلغرافات التي اشترتها الحكومة . وعلى ذلك فإن نفس الشيء سوف يحدث للقناة . فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها .

وهكذا فإن وزارة التجارة البريطانية ، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتكتنفها الصعوبات المختلفة (١) .

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلاً — لجرازيل — بمشكلة يعرفها تماماً وهي مشكلة «نهر الدانوب» ، حيث توجد ملاحية طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحي لنهر الدانوب مجالاً للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوروبية . وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام

(1) Ibid.

بمثل تلك التحسينات . وكانت المنافسات والاحقاد فيما بين الدول المختلفة عقيمة في سبيل صيانة وتحسين الممر الملاحي لنهر الدانوب . ولم تحمل تلك المشكلة إلا عن طريق « المؤتمر الأوروبي » ، *European Council* المكون من دول مختلفة والذي واصل نشاطه بنجاح . ويرجع نجاحه أساساً إلى نشاط المندوبين البريطانيين . وترتب على ذلك نشاط التجارة في نهر الدانوب . وكانت ثلث تلك التجارة بريطانية . ونقلت السفن البريطانية ثلث تجارة الدانوب (١) .

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة ، وهي محاولة إنجلترا قياس المركز الدولي لنهر الدانوب بمركز قناة السويس في أكثر من مناسبة . فنجد عند قيام مشكلة رسوم المرور (٢) أفتتحت بعض نظم القياس في نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس . فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس ونهر الدانوب ، وتحاول القياس بينهما لتحقيق أغراضها . فتقوم باستعراض ماتم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس ، وذلك مع المارق بالنسبة للممرين المائيين . فنهر الدانوب مجرى مائي دولي فهو يخترق أقاليم عدة دول ، فيتحتم على كل دولة أن تباشر ساطاتها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها من يخترق النهر أراضيهم . وقناة السويس ، كما نعلم مجرى مائي يمر بأرض دولة واحدة هي مصر وتتصل بمياه إقليمية في الشمال والجنوب . فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية يعكس نهر الدانوب .

وهكذا بعد أن شار وزير التجارة البريطانية إلى لجنة الدانوب الدولية ، والتي تشكل إنجلترا عضواً فيها ، فإنه فضّل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة

(1) Ibid.

(٢) راجع مشكلة رسوم المرور .

السويس ، خشية الأفراد بالقناة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا . وفي حالة قيام لجنة دولية ، مشابهة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل لإدارة القناة بكفاءة وتجنب الاطماع والمشاكل الدولية . ويمكن تهيئ التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيصبح للمندوب البريطاني — كما هو الحال في لجنة الدانوب — الصوت الرئيسى فى المجلس . وبعد ذلك يتسأل وزير التجارة البريطانية فى تقريره المقدم لوزارة الخارجية : د عن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر ، والمساعدات المالية التى يحتاجها . ويعترف بأنها أمور لم تنل حظها من الدراسة الوافية بعد . وأنه فى حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا فى مصر (١) .

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية ، من الكولونيل ستانتون موافقتها - بناء على طلب وزارة التجارة - بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها فى يناير ١٨٧١ (٢) . كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة الحربية البريطانية بتفاصيل مسألة بيع قناة السويس . فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا فى مصر ، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية (٣) .

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية ، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام ، استقاها من نشرة

(1) Farrer to Hammond; Board of Trade., 26. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Viscount Enfield ( بوزارة الخارجية ) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(3) Hammond to the secretary to the Admiralty, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

لشركة قناة السويس الشهيرة ، ومن مصادر ثقة خامة - لم يحددها - وأؤكد ستانتون ثقته في الاعتماد على هذه البيانات . وبالنسبة لدخول القناة فقد ذكر أنه غير متأكد من صحة ودقة إيرادات القناة . ويمكن فقط التحقق منها بالإطلاع على سجلات الشركة . ويضيف ستانتون ، أنه بتحليل الاحصائيات المرفقة برده على الوزارة يظهر أن حولة السفن البريطانية خلال هذه الفترة تمثل نسبة ٦٤.٧٣٪ من إجمالى حولة السفن العابرة لقناة السويس . هذا بالإضافة الى أنه يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور السفن التركية والندمساوية للقناة خلال شهرى ديسمبر ١٨٧٠ ويناير ١٨٧١ لنقل الجنود الاتراك الى اليمن (١) . وبالتالي فإنه من الصعب النظر الى هذه الاحصائية بالنسبة للحمولة البريطانية المارة بالقناة . وجاء بتقرير ستانتون ، أن رسوم المرور هي عشرة فرنكات (٨ شلنات) عن الطن الواحد من الحمولة المسجلة لكل سفينة فيما عدا السفن التي تحمل العلم للسويس وتعود فارغة فلا يحصل عنها رسوم مرور في رحلة العودة من السويس لبورسعيد . كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ . كذلك يحصل رسوم ارشاد عن كل سفينة تريد حملتها عن مائة طن ، ويقدر رسم الارشاد تبعاً لغاطس كل سفينة (٢) .

- 
- (١) وذلك خلال ثورة العسير ، السابق الإشارة اليها في الفصل الثالث .  
 (٢) السفينة التي غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .  
 السفينة التي غاطسها من ٣ أمتار الى ٥ متر تدفع ١٠ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .  
 السفينة التي غاطسها من ٥ متر الى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنك عن كل ديسمتر غاطس .  
 السفينة التي غاطسها من ٦ متر الى ٧ متر تدفع ٢٩ فرنك عن كل ديسمتر غاطس . راجع :

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر (١) ٢ فرنك عن كل طن من واء كانت السفينة بخارية أم شراعية. ثم اعتذر ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جرائفيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل : « Working Expenditure » ، وأن هذه المصاريف كما جاءت في التقارير المالية ، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بغض المنحنيات قد وصلت الى ٣.٠٠.٠٠ فرنك ، أى بواقع ١٢.٠٠.٠٠ فرنك شهرياً . وأنه ليس فى مقدوره إعطاء قيمة تكاليف إتمام التحسينات . أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدره بحوالى ٢٧.٠٠.٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧.٠٨.٠٠.٠٠ جنيهه استرلينى . ويضيف ستانتون فى تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا تستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهمها ، ومعرضة فى أى وقت لإعلان إفلاسها وعجزها عن الدفع . وفى هذه الحالة سيكون حملة الإسم وكلاء الشركة هم الضحية . ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليمدهم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم شركة قناة السويس ، أو الخسارة الفادحة التى ستتحقق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقه القناة ، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد إزدادت ووصلت إلى مداها عجز هذا الطريق البحرى (٢) .

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية (٣) . ثم عاد ستانتون يؤكد لجرائفيل صحة المعلومات

(١) رسوم تدفع نظير قيام قاطرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة .

(2) Stanton to Granville, Cairo. 9. 3. 1871 Parl. p. Op. Cit: No. 9.

(3) Granville to Board of Trade., F. O., 21. 3. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 10.

التي أرسلها اليه بعد أن تأكد منها شخصياً، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الإعتماد عليها . فصاريف التشغيل مثلاً منذ إفتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالإطلاع على سجلات الشركة بعناية ، وأنه من الصعب حمل هذه المسألة (١) .

وقامت وزارة التجارة البريطانية ، فور تلقيها بيانات ستانتون ، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط . ولكنها لن تدفع شيئاً للمساهمين ، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائنيها . ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس . وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التغيير في إدارة القناة شيء مرغوب فيه . وفي نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بشدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس . كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن قناة السويس التي وردت اليها لجديرة بأن تحظى وتشير لإهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التي أثارها الوزارة في خطابها المؤرخ في ٢٦ يناير . وإذا تمت تلك الخطوة فمن المرجح فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة ، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة . ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية (٢) .

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية ، وكذلك وزارة

(1) Stanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871.

Parl. p. Op. Cit No. 11.

(2) Farrer to Hammond., Board of Trade, 29.3.1871. Parl. p. Op. Cit, No. 12.

الخارجية في البت في هذا الموضوع الخطير. ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلاد متون إنهم بالتردد في هذه المسألة. بعكس موقف حكومة المحافظين — التالية — على يد ذرائيل وذلك في عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس، فسارع في مدة بسيطة (في أيام معدودة) بالبت في الموضوع واتخذ إجراءات حاسمة متخطياً العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة.

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانترن الأولى لوزارة الخارجية، نجد نفس الاقتراح الخاص بتشجيع بريطانيا ملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جراتفيل من معسكر دي لسبس نفسه (Within De Lesseps own Camp) على يد دانييل لانج<sup>(١)</sup> — يمثل شركة قناة السويس في لندن — (٧) فيذكر دانييل لانج — وزير خارجية بريطانيا — أنه قد ظهرت أخيراً تساؤلات والمستفسلات في إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بمستقبل قناة السويس. وهل ستظل في حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية. وأن موضوعاً كهذا على جانب كبير من الأهمية والحساسية لإنجلترا ليدفعني إلى أن أرسل إليكم بالمعلومات الآتية :

وتمت خلال الفترة الأخيرة لإتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس. فالمنعيات

---

(١) دانييل لانج العضو الإنجليزي في قناة السويس ويمثل الشركة في لندن والذي كان التابع الأمين لدى ليسبس ولازمة إبان وجوده في لندن عام ١٨٥٧ للطباعة لشروحه وكان لانج يقوم بدور المترجم لكل خطاب دي لسبس وهو الذي انتقل من الامتداء عليه في إحدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين كما سبق ذكره — راجع :

Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.



ثم إجراء التحسينات المطلوبة بها، وروسل عمق القناة إلى ٢٦ قدماً، وأصبح في إمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفي الاجتماع القادم للشركة والذي سيعقد يوم ٢٩ الجاري — بعد عودة دى لسبس من مصر — سيتم دراسة مركز الشركة المالي، وسننظر لنرى عما إذا كانت هناك مناشدة أخرى من جانب دى لسبس كعادته لإستئثاره الشعوب القومى للمساهمين الفرنسيين والتي أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الاصل. وذلك عندما نثار مرة أخرى وطنيتهم وحاسهم بهدف إحتمال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر بديل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع في الاعتبار تغير المشاعر في فرنسا نتيجة للأحداث الحالية ( يقصد من بحثها على يد بروسيا ) وأعتقد في هدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التي سيقوم بها دى لسبس للتأثير على المساهمين كي يخرج الشركة من ضائقتها المالية<sup>(١)</sup>. ثم يضيف لانيج : « بأنه قد نثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهي أن تقديم اقتراح مالي من جانب إنجلترا في الوقت الحالي قد لا يكون مناسباً أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا العمل بحذر وتعقل حتى لا يساء إستغلاله. وإلى أن أتأكد من وجهات نظر دى لسبس الحقيقية فن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات في الوقت الناحض، اللهم إذا اضطرته الحاجة إلى المال فأنتى لأعتقد أن دى لسبس عندئذ سيحاول إستبقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية»<sup>(٢)</sup> ثم يذكر دانييل لانيج

(1) Daniel Lang to Granville, London 3.4.1871. Parl. p. Op. Cit. No. 13.

(2) Daniel Lang to Granville, London. 3.4.1871. Parl. p. Op. Cit. No. 13.

وإن وجهة نظري قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط ( يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية )، ذلك أننا كنا نعمل سوياً من أجل ربط البحريين، هو ( دى لسبس ) من أجل عظمة فرنسا، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا . وتم تحقيق المدين الذين عملنا من أجلهم . وعلى أي حال فإنني أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هي مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظري الشخصية (١) ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها (٢) .

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانييل لانج — بعد وصول خطابه — معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع (٣) . وانتهم دانييل لانج فرصة وجو ودى لسبس في لندن من أجل الحصول على قرض مالي من إنجلترا قدره ٦٠٠.٠٠٠ استرليني لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس . مقابل إعطائه ضمانات بإيرادات الشركة؛ وتحدث إليه وألح له بأن هذا الإيراد كان مرهوناً من قبل للمساهمين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لإعطاء المقرضين، لمبلغ الستائة ألف جنيه، أولوية حق المطالبة . وأجاب دى لسبس بأنه سيحاول الحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للمساهمين في فرساي أو أورليانز بدلاً من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك (٤) . وانتهم دانييل لانج الفرصة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Viscount Enfield to Daniel Lang. F.O: 2. 4. 1871 Parl.

p. Op. Cit. No. 15.

(٤) يقصد الحرب مع بروسيا وحصار باريس .

وحدث دى اسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جراءة ، وتكون نتائجهم مضمونه ومستديمة وليست عرضة للتبديل مثل سياسة القروض المؤقتة التي يتبناها ، والتي ليست في الواقع سوى دفع مؤقت للخطر في ذلك الوقت . كما الملح لانج إلى ضرورة مصارحة حملة الاسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم .

وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والادارة الكاملة يكون فيها دى اسبس تحتفظاً بمركزه الحالي كرئيس في باريس ، بدلا من القلق والشك في عدم القدرة على تقديم الاعتمادات المالية الضرورية لصيانة وتشغيل القناة في المستقبل . وكذلك تسديد الديون التي على الشركة . ولكن دى اسبس أخذ لوجهات نظر لانج وأبدى اعتراضه وأعلن أنه ان يكون عضواً في عملية نقل ادارة القناة إلى أيدي أخرى غير فرنسية . وأنه يثق فقط في إشراك بعض المديرين الانجليز في المسؤولية مع المجلس الفرنسي ؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية في فرنسا .

ورأى لانج أن هذا الأمر إن تم ، فإنه سيقتضي على الموضوع الرامى إلى امتلاك الانجليز لقناة السويس . وفي نفس الوقت يعطى مظهراً للنفوذ بدون امتلاك قناة السويس فعلاً . ودهش دانييل لانج لموقف دى اسبس وعقب على موقفه . بأنه شيء طبيعي بالنظر إلى نزعة القومية ، والعقبات التي نشأت عند إتهام القناة من جانب انجلترا . ورأى لانج أن من واجبه أن يوضح لدى اسبس خطأ اعتقاده وتفكيره والذي يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار وجود السيطرة الهشة على القناة والتي قد تنهار في أى لحظة نتيجة لحاجتها الى المال . وقد يترتب على ذلك في نظره ترك الادارة في أيدي أشخاص لم يكن في النية أن يعهد بها اليهم . لهذا يوضح لانج لدى اسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا سيواجه بعاصفة قوية في اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحسلة الاسهم عندما يطالبون بسداد مديوناتهم ، بصرف النظر عن إحساسهم القومي الذي كان

يستغله دى اسبس فى الماضى لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لفترة من الوقت .  
وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناولت من قبل موضوع تصفية شركة قناة  
السويس ، وأشارت إلى احتمال قيام ادارة انجليزية فى المستقبل . وأكد لدى  
اسبس أنه لا يمكن الإستعانة بمشاهير حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية فى الدخول  
فى ملكية قناة السويس والمطالبة بدخولها وذلك فى حالة استمرار عدم دفع  
فوائد أسهمهم . وان من سلطاتهم الاحتفاظ أو خلع دى اسبس نفسه حسب  
رغبتهم . كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى اسبس لى يكون مستعداً  
لمواجهتها بالكامل فى المستقبل (١) .

ويرى الباحث من ذلك محاولة دانييل لانج التمسك على دى اسبس حتى ينقل  
ملكية شركة القناة لإنجلترا .

وعلى أى حال فقد غادر دى اسبس لندن إلى فرنسا ووعد دانييل لانج بإخطار  
الخارجية البريطانية بموقف دى اسبس مع حملة الأسهم (٢) .  
الا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست  
مستعدة لبدء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى اسبس عن موضوع قناة  
السويس (٣) .

---

(1) Daniel Lang to Granville, London 18.4.1871. Parl. p. Op.  
Cit. No. 16.

(2) Ibid.

(3) Granville to Daniel Lang., Lon. 4.5.1871. Parl. p. Op.  
Cit., No. 20.

وكانت وزارة الخارجية قد أخذت رأى وزارة البحرية فى رسالة دانييل لانج -  
وافقت البحرية فى الرد المقترح المرسل للانج راجع الرسالتان أرقام : ١٨ المؤرخة فى  
١٨٧١/٥/١٩ و ١٨٧١/٥/٣ من الوثائق (Parl. p.) .

وأصل لانيج اعداد الخارجية البريطانية بأرائه والمعلومات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس ، فأخبرها بنيتة حضور اجتماع الجمعية العمومية لملحة الاسهم التقدم والمحدد لها ٣٠ يوليو سنة ١٨٧١ ، وأشار الى الشكوى المقدمة من الغرفة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التي تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والايطالية اكثر من السفن البريطانية . وإعزب كل من الغرفة التجارية الايطالية والنمساوية الى أن الحل في نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس . وأوضح لانيج خطورة وقوع قناة السويس في يد شركة أو بجموعة مشتركة من الدول الأجنبية قد يترتب عليه استحالة إيجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونوا مشتركين في الادارة ، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التي تلائم مصلحتها التجارية . وهذا واضح من موقف الغرفة التجارية النمساوية . ويؤكد دانييل لانيج وجهة نظره الشخصية بأنه في حالة انتقال الادارة فإنه من الضروري أن يكون ذلك إلى أيدي انجليزية (١) .

وقد حاول لانيج كمعادته التأثير على دى لسبس لاقتناعه بموضوع نقل مقر الادارة إلى إنجلترا ، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل ، إلا أنه عاد وصرح اللانيج بأن : إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لي عروضاً لمعرفة مدى استعدادى شخصياً لعرضها على الجمعية العمومية للمساهمين لاخذ رأيها في مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث ، (٢) . ولكن دى لسبس

(1) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 21.

(2) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876

أعرب عن عدم التزامه بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرليني مضافاً إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لخدمة الأسهم وقدّر لها بعشرة ملايين فرنك في العام ولمدة خمسين سنة ، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة . وأن الملك في هذه الحالة أن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وإنما ستكون لهم خلال التسع وتسعين عاماً حق بيع أراضي المدن والمنشآت الخاصة بالشركة في بورسعيد والإسماعيلية ومقاومة الأرباح مع الحكومة المصرية (١) . وأرسل دى إسبوس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها . واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الإدارة في يد إنجلترا أم تقسمها الدول الأخرى . ثم أضاف لانج بأن سفراء هولندا وإيطاليا قد أعربا له عن تأييدهما لانتقال الإدارة لانجلترا (٢) . وعلى الرغم من المعلومات التي أرسلها لانج إلى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها حادت فأخبرته بحكرونة أنه من السابق لأوانه بالنسبة للحكومة جلالة الملك إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التي أثارها (٣)

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore (٤) إلى جرانفيل يخبره بأن الخديوى اسماعيل قد أحاطه علماً أصبح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى إسبوس يوافق فيها على مسألة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية إلى مجموعة

(1) Ibid.

(2) Ibid, Inclosure in No. 22,

(3) Hammond to Lang., F. O. 28. 6. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 23.

(٤) أحد أعضاء اللغصلية البريطانية في مصر .

حكومات أوربية ، بهدف إبقائها ذات صبغة دولية . وأضاف دى لسبس بأن كل من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers وريموسات Remussat — وزير خارجية فرنسا — قد عبرا له عن موافقتيهما على هذا المشروع . وأن الحكومة الإيطالية ستقوم بدور الوساطة في هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالأمر . وكان تعليق الخديوى اسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة في طريق تنفيذ هذه الفترة الجديدة التي يقترحها دى لسبس . وأعترف بأنه نظراً لخطورة وأهمية هذا الاقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس الى الباب العالي تاركاً للحكومات السلطان التصرف في الموضوع حسبما تراه صحيحاً . وأبدى الخديوى عدم تهمسه للاقتراح (١) . وفيما أرسل الخديوى اسماعيل الى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس اليه (٢) .

هذا وقد لإهالات التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من قنصلها في مصر «ستانتون» ، وعمل شركة قناة السويس في لندن «دانيل لانج» ، وليونيل مور من مصر ، يخبرونها بهذه المسألة . كذلك أرسل هنرى اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — الى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever — وزير خارجية تركيا — عما إذا كان قد سمع شيئاً عن اقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناة للدول الأوربية . ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شيء عن هذا الموضوع الهام للباب العالي . وعبر اليوت له عن اهتمام إنجلترا والدول الأوربية ببقاء القناة مفتوحة وصالحة للاستعمال ولا

(1) Lionel Moore to Granville, Cairo. 15. 10. 1871, Parl. p. Op. Cit, No. 24.

(2) Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871., Parl. p. Op. Cit. No. 32.

يوجد أحد يرغب في انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض حصة الأسبهم،  
وأنهى سيره باشا تأييده لوجهة نظر اليوت ونوه بأن الباب العالي لن يقف في  
وجه الإجراءات الرامية إلى إزالة العقبات لتحصين صلاحية وكفاءة قناة السويس،  
بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على  
اقتراح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكاً واحداً إضافياً كضمان للقرض الذي  
طلبه دي لسبس (١).

كذلك كان دي لسبس قد أرسل مشروع مذكرة إلى وزير خارجية إيطاليا  
فيسكونت فينوستا : ( Viscount venosta ) بشأن دراسة شكل من تيير  
( رئيس الجمهورية الفرنسية ) ورعيوسات المبادرة المقترحة التي ستقوم بها  
الحكومة الإيطالية للحصول على موافقة الدول الأوروبية على عقد مؤتمر تخضره  
كل الدول المهتمة ولها مصالح في قناة السويس لدراسة مسألة شرائها . كذلك  
لدراسة موضوع رسوم المرور بحسب شروط الشركة على أن تكون إدارة  
الشركة وماليتها ومقرها القضائي في فرنسا وأن يتم عقد المؤتمر في باريس بوزارة  
الخارجية (٢) .

ورد اسماعيل على خطاب دي لسبس وأفهمه أن مسودة المذكرة التي أرسلها  
إلى وزير خارجية إيطاليا ( Venosta ) بدون تفويض منه ، وأنه - أي اسماعيل -  
يعترض على هذا الاجراء ، وأيضاً على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل  
الإجابة عليها لأن الباب العالي هو الذي يملك هذا الحق . وأحاطه علماً بأنه قد

(1) Henry Elliot to Granville, Therapia 28. 10. 1871, Parl. P.  
Egypt (1876) No. 25.

(2) Project Note, Inclosure 1 in No. 26. 8. 10. 1871, Parl. P.  
Op. Cit.



## مقدمة

أرسل فذكرته للسلطان وعنده ما يرد السلطان سيخبره به (١). هذا وكان دي ليسيبي قد أخبر (لورد ليونز) - سفير إنجلترا في فرنسا - بموضوع اقتراح بيع قناة السويس للدول الأوروبية (٢). وأكد دي ليسيبي له بأن هذه المسألة قد أثيرت في البرلمان الإيطالي وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تكن هي الداعية لذلك، ولكنها تهتم بمصلحة التجارة الدولية. وأنه يقع حالياً على عاتق الحكومة الإيطالية تقدير العمل الذي ستقوم به بالنسبة لهذه العروض المبدئية (٣).

أما دانييل لانج فقد ظل في مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يخبرها أولاً بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس. فهو يذكر لها بأن هذا الموضوع أصبح في أيدي سلطان تركيا، وأن سفير تركيا اقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس، وترك لانج زعم شكل المشروع ليكون أكثر قبولا من جانب حاكم قناة السويس. وفهم لانج من حديث السفير التركي أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا. وأفهم لانج السفير التركي برغبته في التعاون معه في أي ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجبات نظر الحكومة البريطانية، مؤكداً له بأنه ليس لديه في الوقت الحاضر أي تصور لوجبات النظر هذه. وقد أخبر لانج جرانفيل أنه لم يخبر أحداً بهذه الموضوعات سواء، ولم يكن في نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع. وسبب ذلك يرجع

(1) Ismail to De Lesseps, Cairo 26.10.1871.

Inclosure Desp. No. 26 from Elliot to Granville.

(2) Lord Lyons to Granville, Paris 15.12.1871, Part. P. No. 27.

(3) Ibid, Inclosure 1 in No. 27.

إلى رغبته في إعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أي من ملاحظاته له وثانية لأنه لم يس  
خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانباً كبيراً من تأثيره على  
المساهمين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند إجتماعه الأخير بهم  
وهم يهملون الإنصات إلى تقريره المالي ورفضهم قبوله ، وقد عين دى لسبس  
مؤمراً خاصاً لتحديد طريقة احتساب المحولة (١) .

هذا ونتيجة للمعلومات التي أرسلها دانييل لانج الى وزارة الخارجية ، نجد  
هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يبعث الى لانج ، نيابة عن جرانفيل ،  
عبر له عن شكره للمراسلات التي بعث بها والخاصة بقناة السويس (٢) .

وهكذا نجد دانييل لانج بدافع من نوعته الوطنية ، عندما رأى شركة قناة  
السويس على وشك الإفلاس ، يسارع الى ابلاغ وزارة الخارجية البريطانية  
بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالي والفني سرا كما رأينا ، ولم يعلم  
دى لسبس بتلك المراسلات التي أرسلها دانييل لانج للخارجية البريطانية الا بعد  
ذلك بسنوات ، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس  
عام (١٨٧٦) ، والتي تضمنتها مضابط البرلمان الإنجليزى ، وعندما صدم دى لسبس  
لتلك الخيانة وقام بطرد دانييل لانج على الفور من خدمة الشركة (٣) . وتسبب  
فصل لانج في إثارة المشاعر الإنجليزية . فنجد جريدة شركة قناة السويس قد  
نشرت نقلاً عن جريدة التيمز البريطانية ، في عدد ١١ الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير

(1) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12, 1871. Parl. P. Op.  
Cit. No. 28.

(2) Hammond to Lang, F. O. 3. 1, 1871. Parl. P. Op. Cit.  
No. 29.

(3) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 262.

١٨٧٦ ، معلقة على مسألة فصل دانييل لانج من جميع وظائفه التي يشغلها في مجلس الإدارة وكمثل للمصالح البريطانية ، وبأن الإثم الذي ارتكبه دانييل لانج أنه كان البريطاني الوحيد الذي يقوم بدور هام في مشروع قناة السويس ، . وقد استاء كثير من الساسة البريطانيين لفصل دانييل لانج ، وكان هذا العمل في نظرهم بمثابة إزدراء من جانب الشركة للمصالح البريطانية في قناة السويس ، (١) .

ودافع شارل دي لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكداً أن هناك علاقة صداقة تربط دي لسبس بستوكس — العضو البريطاني — في مجلس إدارة الشركة . وذلك دليل على إهتمام الشركة بمصالح إنجلترا . كذلك رد شارل دي لسبس على ما ذكرته «جريدة النيوز» موضحاً ومعلقاً بأن دانييل لانج لم يشغل أى دور في مناقشات مجلس إدارة الشركة . وأنه لم يكن يمثل — بأى حال — المصالح البريطانية ، وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه ، (٢) . وفي نفس الوقت نشرت جريدة القناة ، خطاباً موجهاً من دي لسبس إلى محرر جريدة التيمز ، يؤكد فيه أن دانييل لانج قد فصل كوكيل عادى ( Simple agent ) للشركة في لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه في عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إدارته الشركة بذلك . وقام في الوقت نفسه بمفاوضات شخصية ، حقر فيها لسم فرديناند

(1) «Le fait que sir Daniel Lang était le seul anglais qui eût un rôle important dans l'entreprise du canal de suez .. » voir, B.D. No. 152, 12 Mars. 1876 P. 1.

(2) «La Compagnie a révoqué un agent sorti des limites de ses attributions». Ibid. p. 2.

دى لسبس بتقديعه أحمالا غير حقيقية (١). وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤخرا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس (٢).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بعد ورود التقارير المختلفة من مسألة قناة السويس إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها في هذا الموضوع . وقبل أن يرسل وزير التجارة البريطانية قرار ، إلى هاموند — وكيل الخارجية البريطانية — يخبره : « أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعداداً من كل من الحكومة الإيطالية والفرنسية للاشتراك في خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوربية . ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو مترددة (٣) ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة . وأما الحكومة التركية فهي وإن كانت لم تعلن رأيها بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضا لهذه الفكرة . ويبدو أن دى لسبس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس ، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهم وبين أفراد آخرين بالنسبة لثمن قناة السويس وشروط الشراء . وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقاما أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور التفاوض خلال السنة الأخيرة . وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس — يقصد مقر الشركة — أو من مصر ، ومن الصعب الحصول عليها من لندن (٤) . ثم يضيف وزير التجارة في رسالته : « إن موقف الوزارة يتحدد بإهتمامها بالسياسة

(١) «... il a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des faits inexacts». Ibid, B, D.

(٢) Ibid.

(٣) خشيت الحكومة المصرية إهداء رأيها دون الرجوع للباب العالي .

(٤) Farrer to Granville, Lond, 22, 1, 1872. Parl. p. Op. Cit; No. 31.

التي ترمى إلى خدمة مصلحة التجارة والملاحة البريطانية والمرتبطة بهذا المشروع. كما ترحب الوزارة بقيام الدول الأوروبية بعملية شراء قناة السويس ، بشرط أن تكون إدارة الشركة ومسألة حياد القناة ، بمعرفة و اللجنة الأوروبية ، ( European Commission ) ، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية . وأن وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يوماً بعد يوم ، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحاً للملاحة . أما بالنسبة لمركز الشركة المالى ، فيلاحظ أنه إذا كان إفتراض دى لسبس صحيحاً من أنها — أى القناة — ستصبح مربحة ، فإن مساومة المساهمين الآن أفضل منها بعد ذلك ، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لإحتمالات حسن إداره وتشغيل وصلاحيه القناة إذا تولت أمرها شركة (١) .

ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلاً أنه ليس من اختصاص وزارة التجارة ، بل هو من اختصاص وزارة الخارجية ، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى . وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق الهام فى يد حكومة غير قادرة على إدارته بكفاءة تامة . وأن يكون مجالاً لنفوذها أكثر من إهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية (٢) .

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الأحداث. فتوضحها الرسالة التي بعث بها وزير خارجيتها وسيفر باشا إلى سفير تركيا فى لندن — موسورس باشا ( Musurus Pasha ) ، يطلب منه الإتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإحاطتها علماً بأن الباب العالى لا يوافق بأى حال حتى من حيث المبدأ على مسألة

(1) Ibid.

(2) Ibid.

بيع قناة السويس ، وإنشاء إداره دواية على أرض تخصها . ومن جانب آخر فإن دى اسبس له فقط حق حماية الإمتياز ، ولاحق له في إثارة مسألة بمثل هذا النوع . ذلك أن شركة قناة السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى اسبس الحق في تغيير مركز الشركة في علاقاتها مع حكومة الإمبراطورية ، وأن كل الخطط الجديدة مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية ، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات . هذا وقد سبق توضيح هذه النقاط إلى د هنرى اليوت ، سفير إنجلترا بالإستانة (١) .

هذا ونجد لانج يقترح على جرانفيل ( ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ ) مشروعاً بقيام تركيا بشراء القناة ، وستكون تركيا — من وجهة نظر لانج — في هذه الحالة بمثابة رجل فاقد الشخصية ، بالنسبة للحكومة البريطانية (٢) .

على أى حال فقد تمكن دى اسبس في عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ مجموع ما حصل عليه ( ١٢ مليون فرنك ) من قرض العشرين مليون فرنك — السابق ذكره — فقد أعطى ذلك للشركة متنفساً من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات القوائد عن السنتين الماضيتين . وحولت الكوبونات إلى سندات

(1) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. P. Op. Cit, No, 32; Cf, sever to Musurs, 10. 1. 1872. Parl. P. Inclosure in No. 32, Op. Cit.

(2) «Turkey might purchase the shares acting as an home de paille». Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. p. 292.

نتها مارلو من وثائق الخارجية البريطانية لانج الى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ .

Bonds يدفع عنها فوائد ٥ ٪ قابلة للإستهلاك خلال أربعين عاماً (١)  
 هذا بالإضافة إلى ارتفاع الخوالة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت:  
 ١٠٠٠٠٠ رطلًا وبلغ الإيراد ١٦٤٠٧٥٩١ فرنكا (٢) وهذا الرقم ضعف  
 العام السابق (٣).

وعندما بدأ المركز المالي لشركة قناة السويس في التدهور ، نجد شارل دي  
 لسيبس يدافع عن والده فنشر في صحيفة قناة السويس في عددها الصادر في (٢٢  
 أبريل ١٨٧٢) إعلاناً لمراسلي الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها  
 نقطتين :

الاولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لاي شخص ، والثانية : أنه عند  
 تقديم أى عرض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية ، فإنه سيعرض  
 بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحل في اتخاذ القرار (٤).  
 ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة  
 بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دي لسيبس .

هذا ونجد أن شركة قناة السويس ، في محاولة منها لزيادة دخل القناة ، تملن في  
 ١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستحتسب على أساس الخوالة الكلية للسفينة  
 وليس على أساس الخوالة الصافية ، كما كان متبعاً من قبل . وبهذا العمل سيداد  
 دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠ ٪ وأدى ذلك إلى ثورة ملاك السفن .

(1) Voisin-Bey, Op. Cit. T.2, p. 12, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 257.

(2) B. D. No. 132, 2 Jul. 1876. p. 3.

(٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١ مبلغ ٨٥٩٩٣٧٣٢ فرنكا - المصدر السابق .

(4) Bull. Décadaire No. 12, 22 April 1872, p. 1.

والشركات الملاحية على شركة قناة السويس (١) .

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بإزدياد التجار من بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ، وأن العلم البريطاني كان يمثل نسبة متزايدة في هذه التجارة ، وأن من المنطقي أن تزداد قبضة بريطانيا على قناة السويس . إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد في هذه المسألة (٢) . وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة ورئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غيرة راعية في التحرك لمسألة شراء قناة السويس (٣) .

وقد نتسامل عن السر في احجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاز هذه الفرصة رغم التقارير العديدة التي أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وخطورة وقوعها في أيدي أخرى . . . الخ . ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الاحداث الخطيرة التي تدور في أوروبا ، وهزيمة فرنسا على يد روسيا وتغيير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل) . هذا بالإضافة الى قيام روسيا بالقاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة لحكومة إنجلترا (٤) .

وأن قيام إنجلترا بشراء قناة السويس في تلك الظروف الدولية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطراً على قناة السويس . وإذا كان لابد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أجلم حل

(1) Ibid. No. 8, 18, 3, 1872.

وراجع مشكلة رسوم المرور ومؤتمر القسطنطينية الدول .

(2) Kinross, Op. Cit. p. 260.

(3) Wilson, Op. Cit., p. 45.

(٤) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .



بالنسبة لاساسة انجلترا هو شيء شبيه بالاجنحة الأوروبية لنهر الدناوب حيث  
لبريطانيا هناك مركزا متفوقا ، فلا مانع اذن من قيام نوع من هذا القبيل .

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين « هالبرج »  
أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية في الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء  
شركة قناة السويس بدل من أن تصبح تحت « إدارة دولية » .

فقد حدث أن اتفق كل من « دوق سوزلاند » « Duke of Sutherland »  
والسيد / بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الانجليز) على شراء شركة  
قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الاسرار أثبتت عزمها فلم يكتف  
النجاح للمشروع (١) .

كما يذكر مؤرخ آخر « نوتوفتش » أن مجموعة من الرأسماليين الانجليز قد فكرت  
في شراء شركة قناة السويس ، فأرسلت في ربيع عام ١٨٧١ وفدا الى مصر  
للتفاوض مع دى اسبس ، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس  
ولكنه رفض الدخول معهم في مفاوضات بهذا الشأن (٢) .

كما انتقد أحد الكتاب - كراييتيه - جلادستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه  
(١٨٦٨ - ١٨٧٤) في فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا (٣) .

وتغير الوضع في عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين بزعماء دزيلي .  
فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدي رغبتها في قيام « إدارة دولية للقناة »

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte, Paris 1898.  
p. 131.

(3) Crabité. P., Op. Cit. p. 160.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

مؤكد : د أن التعقيدات والمعاكل لن تنتهى طالما هذا الممر الملاحي الدولى فى يد شركة خاصة ، (١) كذلك أعلن لورد دربي - وزير خارجية بريطانيا - فى مجلس اللوردات ، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية (٢) . كذلك يقال أن دزيريلى خويل البارون روتشيلد ، أن يلمح وبصفة سرية - to intimate confidentially - لدى لسيبس بأن الجو فى إنجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة . فلقد زار دى لسيبس اللورد ليونز فى ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثا معه من مسألة بيع قناة السويس وعندما سئل دى لسيبس عن الرقم التقديرى لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ ( ٤٠ مليون جنيه ) وهو مبلغ أثار فزع روتشيلد ، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها النية فى البيع واستبعدت الفكرة (٣) .

(1) Ibid.

(2) Ibid: p: 233

(٣) ويذكر هالبرج أن الشخصيتين اللتين تحدث عنها دى لسيبس ( واحد من حائلة روتشيلد بالإنجلترا والآخر البارون « اميل داوونجر » وهو هنوكى معروف فى باريس -

## الفصل الثاني

### الآزمة الثانية

( مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس )

ومؤتمر الحمولة الدولى المنعقد بالاستانة

( سنة ١٨٧٣ )

- تعريف بمعنى كلمة الحمولة .
- تطور نظام الحمولة فى كل من انجلترا وفرنسا .
- تطور حمولة قناة السويس .
- الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحريةية :
  - احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة .
  - موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الآزمة .
  - موقف انجلترا وفرنسا من المشكلة .
- مؤتمر الحمولة الدولى المنعقد بالاستانة :
  - التمهيد لعقد المؤتمر .
  - جهود دى لسبس المضاد للتأثير على السلطان .
  - قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها .
  - التهديد بالاحتلال العسكرى للقناة ثم إذعان دى لسبس .



تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الإزمات التي واجهت شركة قناة السويس . فالحمولة هي أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة ، وقد استمرت تلك الازمة أكثر من أربع سنوات تأزمت فيها الأمور ، وأدت إلى ثورة الشركات الملاحية مؤيدة من حكوماتها . وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالي لحسم المشكلة . وترتب على ذلك عقد مؤتمر دولي لتوحيد الحمولة بالقسطنطينية ، حتى لا يكون هناك مجال لتلاعب دى لسبس برسوم المرور . وباغت الازمة ذروتها عندما أمتنع دى لسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة ، فتوجهت قوات عسكرية أرساها الحديوي لإحتلال القناة . عندئذ فقط رضخ دى لسبس .

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً عنيفاً بين الدبلوماسية البريطانية والفرنسية في هذا المجال واشتركت في هذا الصراع دول أخرى يعنيها أمر شركاتها الملاحية وسفنها . فشككة رسوم المرور في القناة مهمة بالنسبة لرج وخسارة ملاك السفن . أما بالنسبة لـ دى لسبس فقد حاول الخروج من الازمة المالية التي كانت تعانها الشركة عن طريق إحتمساب رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من الحمولة الصافية .

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الإصطلاحات التي مستردد كثيراً في هذا الموضوع . ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دواية .

تحتسب رسوم المرور في قناة السويس على أساس حمولة السفينة ، فالحمولة في الحقيقة هي أساس تحديد الرسوم الملاحية وكافة الضرائب التي تخضع لها السفينة . والحمولة عملية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن ، وذلك عن طريق معرفة إزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق

## ١٩٨

قياس فراغات السفينة الداخلية ، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة .  
وإحتساب الرسوم على أساس الحولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات  
الثقيلة . كما وأن فرض الرسوم على أساس الحجم لا يمثل تمثيلاً حقيقياً سعة نقل  
السفينة بالوزن . والحولة في الحقيقة عنصر للنفاسة الدولية . فكل دولة تحدد  
حولة سفنها كما يترامى لها .

وقبل إفتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق عديدة لقياس حولة  
السفن . وكان النظام الإنجليزي والنظام الفرنسي هما السائدان ، واختلف كل  
منهما عن الآخر . واسكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام الحولة الإنجليزي  
لسهولته ، وتطبيقه بطريقة عملية .

وأستعملت فرنسا طريقة إحتساب حولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد ، وصدر  
قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حولة السفن الفرنسية (١) . ثم  
عدل هذا القانون في أول يناير ١٧٩٤ ، لأن طريقة القياس بالنظام السابق يجعل  
السفن الفرنسية أكبر حولة من السفن البريطانية والأمريكية (٢) .  
وتأييداً لشكوى ملاك السفن الفرنسية صدر قانون جديد في ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧ (٣) .

(١) احتسبت حولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية ، فان قانون عام ١٦٨١ كان  
يحسب الطن البحري بما يوازي ٤٢ قدم ٣ أو ١٠٤٤ متر ٣ ، وهو يوازي ١٠٠٠ كيلو  
جرام ، وكان يقدر على أساس ٤ براميل وزن كل منها ٢٣٠ لتر ، وهذه البراميل تشغل  
حيزاً يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ١٠٤٤ م ٣ . أنظر :

Voisin, OP. Cit T.2, P.28; cf. Roux, Charles, OP. Cit. T.2.P:7

(2) Voisin, OP: Cit. T: 11. P. 31.

(٣) احتسب هذا القانون حولة السفينة بالطن ، بأخذ أبعادها : الطول x العرض x

العمق بالمتر ، ويتم الناتج على ٣٨٠ : Ibid.

واستمرت قواعد قياس السفن في فرنسا — طبقاً لمرسوم ١٨٣٧ — معمولاً بها إلى أن طالب ملاك السفن الفرنسية إدخال نظام القياس الانجليزي ، المعروف بأسم « نظام مورسوم ، Moorsom » لسهولة . وطبق في فرنسا إحتباراً من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢ . واعتمد النظام الإنجليزي دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحمولة السككية (١) .

أما في إنجلترا فإن أول قانون انجليزي خاص بقياس حمولة السفن صدر عام ١٤٢٢ ، وطبق على السفن التي تعمل في نقل الفحم فقط . ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤ ، ولسكنه لم يمكن طويلاً . وفي عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحمولة عرف بأسم : ( Builders Old Measurement ) وظل مستعملاً حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصلة عليهما عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٩٤ قدم مكعب (٢) .

ولقد بدأ نظام الحمولة في إنجلترا بطريقة الوزن وليس بالحجم ، كما كان متبعاً في فرنسا . فكانت حمولة السفينة تحسب على أساس وزن الشحنة المنقولة محسباً بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالإستعانة بقانون يحدد هذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول  $\times$  العرض  $\times$  الارتفاع . ولكن في أواخر القرن الثامن عشر اختلفت العلاقة بين الوزن والحجم ، نتيجة لتطور تصميم بناء

(1) Ibid. P. 51:

(٢) أصل كلمة حمولة Tonnage جاءت من نظام قديم للقياس حيث كانت وحدة

السمية هي الفراغ الذي يشله برميل من الخمر Tun . راجع :

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London, 1956 p, 147.

## ٢٠٠

السفن وظهور استنزالات الحمولة الخاصة بالسفن التجارية (١) . وكان لا بد من الخيار بين التعامل بالحمولة بالحجم أو بالوزن . واستقر الرأي على اختيار حمولة الحجم ، فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحقيق كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها . ففي عام ١٨٥٤ صدر في إنجلترا القانون التجاري البحري ، تعتمد حمولة للسفن فيه على نظام قياس جديد يعرف بأسمه نظام مورسوم (٢) . وبهذا النظام انتقلت إنجلترا من نظام تقدير الحمولة بالوزن إلى نظام تقدير الحمولة بالحجم . ونظراً لسهولة هذه الطريقة في احتساب حمولة السفينة أخذت بها معظم الدول البحرية بالتدريج في الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠ . ولاحتساب الحمولة الصافية في هذا النظام — بالنسبة للسفن الشراعية — كان يخصم نصف حجم الحمولة السككية . أما بالنسبة للسفن البخارية ، فكان يخصم ٢٥ ٪ من الحمولة السككية الذي يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة . والنتائج يمثل الحمولة الصافية للسفينة وهي أساس تحصيل الرسوم في إنجلترا (٣) .

هذه دراسة سريعة لتنظيم الحمولة التي كان مفهولا بها عند افتتاح قناة السويس للملاحة ، أما حمولة قناة السويس ، فلم تكن الشركة قد حددت لها نظام حمولة ، ولم يكن لمصر أو لتركيا نظام حمولة خاص بهما . وإذا نظرنا إلى عقد امتياز شركة قناة السويس الثاني ( ١٨٥٦ ) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور

(١) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن — الفصل الثاني من الباب الأول .

(٢) مورسوم هذا ضابط بحري انجليزي ، رأى أن الحمولة تشمل القياس الدقيق لكل الفراغات الداخلة في السفينة سواء تحت السطح أو فوقه وأستبعد كل اهتمام بالوزن وبالنسبة لتاريخ الحمولة في إنجلترا — راجع :

Voisin, OP. Cit. T.ii, PP. 29 — 46 .

(3) Fitzgerald, OP. Cit. T. 2, P. 133.



## ١٠٤

في القناة قد جاء فيها : ، تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تتكلفتها بمقتضى هذا الفرمان ترخص لها ومن الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالإمياز وهي المدة للمبينة في الفقرتين الأولى والثانية في أن تفرض وتقاضى عن المرور في القناة والمرافىء التابعة لها رسوماً للملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

- ١ — تحصل هذه الرسوم دون إستثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط ماثلة .
- ٢ — تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعينها الأمر وفي مرافئها التجارية الرئيسية .
- ٣ — لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن سعة ، من حولة السفن وعن كل فرد من المسافرين :

• Le Chiffre maximum de dix francs par tonneau de  
Capacité des navirs . » (١)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس في ١٦ أكتوبر ١٨٦٨ ، أى قبل عام من إفتتاح القناة ، لجنة سميت بأسم « لجنة الملاحة » مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الإستثمارى للأشغال والمهندسين ومقاولى شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتحرركات بالقناة وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة

(1) Roux, J. G , OP. Cit. T. i, P. 451

## ٢٠٢ -

Tonneau de Capacité المنوه عنها في عقد الإمتياز (١) . ودرست اللجنة إمكانية إيجاد دطن نموذجي : Tonneau Type يمكن إتخاذه أساساً لإحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الدطن الذي سيقع عليه الإختيار والدطن الرسمي الذي تستعمله الدول المختلفة . وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ في ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه : « تقرر اللجنة أن الحولة الإنجليزية هي أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الدطن النموذجي والدطن الذي تعالقه الدول الأخرى لأن طريقة القياس في كل دولة تختلف عن الأخرى . وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة في الوقت الحالى ليس من إختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام لجنة دولية في المستقبل . وأنه من رأى اللجنة أنه إنتظاراً لأن تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحمولة يمكن إقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور » (٢) .

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد إفتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور ، وكانت الشركة قد أصدرت في ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبل إفتتاح القناة للملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها . وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد للمادة ١٧ من عقد الإمتياز الخاص بالشركة الثاني : « تحسب رسوم العبور على الحولة الفعلية للسفن ، وتحدد الحولة وحتى صدور قرار جديد على أساس مستندات

---

(1) Fitzgerald, Op. cit., T. ii. P. 135; cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, p. 57.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T ii pp. 75—58.

السفينة وأن رسوم العبور من بحر لآخر هي عشرة فرنكات للطن ، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما في بورسعيد أو في السويس، (١). ثم صدرت لائحة جديدة للشركة في أول فبراير ١٨٧٠ — جاء بالمادة ١١ منها : « تحتسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الجولة الصافية للسفينة »، (٢). ولكن بعد مرور عام على الافتتاح رأت إدارة الشركة ضرورة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم العبور . وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الجولة الرسمية الواردة بمستندات السفينة والتي اتخذتها الشركة كآساس لتحصيل رسوم المرور من قبل ، لا تضح أنها أقل من السعة الحقيقية لجولة السفينة . وبذلك تعمل الشركة - مخاطر يجب عليها تفاديها . ذلك أن الجولة الأهلية تختلف في كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى في الرسوم (٣) .

ومن الأسباب الرئيسية — كما ذكرت في الفصل السابق — التي دعت للاهتمام بموضوع حمولة السفن ، محاولة الشركة الخروج من أزمتها المالية التي هددتها ، في محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات .

وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود واتصالات دبلوماسية لإيجاد نظام موحد لجولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا في ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس يخبره فيه بإهتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 59.

(3) Ibid.

الانجليزى وتقتبسه الدول الاخرى وأن الوزارة مهمة جداً بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوربية ، وأنها سترسل تقريراً بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سوياً على إعداد نظام دولى لتحديد حمولة السفن ، ويمكن لجميع الدول قبول هذا النظام . إلا أن هذه المساعي لم تؤد لنقيجة محددة . وأضاف الوزير : « بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وإفتتاح قناة السويس للملاحة — سيجعل بطبيعة الحال — بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله » (١) .

ويرى د ولسون — وهو كاتب انجليزى متعصب — أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الأخرى حول إيجاد نظام عالمى موحد للحمولة هو خطوة زائفة ؛ فقد كان على دى اسيس أن يخاطب السلطان (٢) .

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد عبارة « طن سعة » الواردة بعقد الامتياز ، فقد رأى محامى الشركة « Maitre Allou » ، أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم فى إنتظار توصل الدول لنظام حمولة دولى (٣) . هذا وقد أثار كلمة « طن سعة » الواردة فى عقد الامتياز — كما سنرى بعد ذلك — مشاكل فنية وسياسية خطيرة ، بالنسبة لطريقة تفسيرها ، من جانب كافة الأطراف المعنية . فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته . ويذكر دى اسيس قصة إدراج هذه السكبة فى عقد الامتياز فيذكر أن قنصل

(1) Ibid: pp. 59—60.

(2) Wilson, The Suez Canal. Op. Cit p. 60.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 138.

هولندا العام بالإسكندرية : Ruysseuacis (١) ، كان مكلفاً من قبل الخديوى  
لضبط النقص الفرنسى لعقد الإمتياز مع دى لسيبس وكذلك بمطابقة موجدل بك  
Mougel Bey (٢) .

ويذكر دى لسيبس أن رويسنير قد استقبل كلمة د طن ، التى وردت فى العقد  
المبدئى بكلمة د طن سعة ، وقد فسرهما رويسنير عند تعديله لها بقوله : د هذا  
التعبير يبدو لى السعة الحقيقية للسفينة ، وهى الخولة الإجمالية التى يمكن وضعها  
فى السفينة . وهذا هو فهمى لمعنى هذا الاصطلاح ، وقد قبلت هذا التفسير وقد  
تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد ، (٣) .

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت لإدارة الشئون القانونية بها فى  
أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقرير عن هذا الموضوع ، إلا أن نشوب الحرب  
الفرنسية — الألمانية وحصار باريس جعلت الإتصال بالخارج منعزلاً (٤) . فلم  
تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك عمل الشئون القانونية بالشركة ويعمل  
الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سبباً فى توقف المفاوضات الدبلوماسية  
لأنهم أخذوا موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمى للحمولة . ورأت

(١) قنصل هولندا العام فى الاسكندرية وهو صديق شخصى لى لسيبس الذى يحاول  
الاستشهاد به لإعلان تفسير كلمة « طن سعة » يخدم مصالح دى لسيبس . وكان له إصبع  
فى معظم العمليات المالية المريبة فى مصر فى ذلك الحين .

(٢) كان موجدل بك يعمل عضواً استشارياً لوزارة الأشغال العمومية التركية  
( ١٨٧٤ )

(3) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874 ,

(٤) من الحرب الفرنسية — البروسية وأثرها على القناة راجع الفصل الثالث من  
الباب الأول .

الشركة أنه من إختصاصها إتخاذ القرار بنفسها بعد أن أنتظرت بدون جدوى موافقة دوليه عليه (١) .

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت بإسم « لجنة التحقق » : ( Commission d'enquête ) مكلفه بدراسة موضوع الخو له ومعرفة ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور ، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينه . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين ومن المفاشين ، وثلاثة من كبار موظفى وزارة الخارجية والتجارة المالية ( إدارة الجمارك ) (٢) . وكان دى لسبس يزود الغرف التجارية للدول المهتمة بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه الدراسة ويطلب رأيها . فقد أرسل دى لسبس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ — لهذه الغرف — يحظرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ إفتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الإلتزام بنصوص عقد الإمتياز الممنوح للشركة . تجنباً للفرقة بين سفن الدول المختلفة . وكما ذكرت ، لم تنتظر شركة قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومة الفرنسية مع الدول الأخرى للتوصل إلى نظام عالمى موحد للحمولة فقامت الشركة بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينه (٣) . إلا أنه ظهرت مشكله تفسير كلمه « طن سعه » ، فقد اتضح للشئون القانونية بالشركة وكذلك للجنة التحقق ، أنه بإتخاذ نظام رسوم ، فى الخو له وهو ما تطبقه معظم السفن فإن سعه السفينه — المذكورة فى عقد الإمتياز تنخفض بنفسه .

• • • / تقریباً (٤) .

(1) Roux. J. C , Op. Cit. T. ii. pp. 11—13; Cf. Voisin, Op, Cii pp, 60—61,

(2) Voisin, Op, 61,

(3) Ibid, pp. 61—62.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 140—141,

وفي يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التفتيش تقريرها بعد الإطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية ، فذكرت أن الحولة الكلية والصادفة الواردة على مستندات السفينة لا تمثل الحقيقة ، فالسفينة الانجليزية وهي عميل مهم للقناة يجب زيادة حولتها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪ ولذا فإن اللجنة ترى أن يكون احتساب الحولة كالآتي :

و تزداد الحولة الكلية للسفينة بنسبة ٣٠٪ ، أما السفن الفرنسية فتزداد حولتها الكلية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الحولة الكلية الجديدة ٢٥٪ وهي نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة ، والنتائج يعطى الحولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) . ولكن لما ذكر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل في تقدير الحولة وهي اتخاذ الحولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة ، على أساس أن الحولة الكلية تمثل التعبير الحقيقية (٢) .

وهي هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة في جلسته العمومية التي عقدها في يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه :

١ - بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتي تنص على نشر التعريف الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١/٧/١٨٧٢ تقرر الآتي :

٢ - ستحصل الشركة العالمية البحرية لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على الصافي .

الحقيقية : Sur la Capacité réelle .

٣ — الحولة الكلية الواردة على مستندات السفينة والمقاسه وفق قواعد القياس الانجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم .

(1) Voisin, Op. Cit., pp. 67 - 69.

(2) Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

- ٣ — السفن التي لم يرد بها الخوالة المذكورة أعلاه، وفي بحسب حملتها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنة المانوب الدولية .
- ٤ — السفن التي لا تحمل شهادات حواله ، أو تحمل شهادات حواله غير كاملة البيانات ، سوف يتم قياس حملتها بمعرفة مندوبي الشركة بحسب قواعد قياس الخوالة البريطانية للسفن المحملة .
- ٥ — كل الفراغات المغطاة والمستخدمه للاقامة أو لحفظ البضائع والتي لم تتضمنها المستندات الرسمية للسفينة سيصير قياسها بمعرفة مندوبي الشركة طبقاً للقواعد البريطانية وإجمالي الخوالة الناتج سيتم اخذ بالتالي أساساً للرسوم .
- ٦ — تعامل السفن الحكومية بالنسبة لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجارية ، (١) .

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعية العمومية لخط أسهم القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفة قناة السويس في عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢ ، وفي نفس الوقت قامت الشركة باخطار جميع حكومات الدول البحرية بهذا القرار (٢) .

وفي أول ابريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجية فرنسا بموافقتها على قرار الشركة (٣) .

وأخطرت وزارة التجارة البريطانية أيضاً دى لابس في ١٨ ابريل ١٨٧٢ ، بهذا القرار الذي اتخذته الشركة باحتساب رسوم المرور على أساس الخوالة للكلية للسفينة حسب نظام القياس الانجليزي . وأرفقت مع خطابها صورة من شهادة حموله انجليزيه ، وشرا عليها بعلامه واضحه الخوالة التي بحسب على أساسها

(1) B. D. No. 8, Bis, 17 Mars 1872, p. 10; Cf. Fitzgerald, T. 2., Op. Cit., pp. 141 - ?; Parl. p. Egypt No 5, 1876, p. 3.

(2) Voisin, Op. Cit., p. 77; Cf. Roux, J. C., Op. Cit. T. ii. p. 12.

(3) Voisin, Op. Cit., p. 77.



الرسوم . وهكذا وافقت حكومتا إنجلترا وفرنسا على نظام الحمولة الجديد الذى أعلنته الشركة . وكذلك لم تعترض عليه دولة من الدول البحرية (١) .  
وفى ختام هذه القرارات أشارت الشركة ، بأنها وهى تتخذ نظام القياس المشار إليه تحتفظ لنفسها بحق إستخدام أى نظام حمولة جديد يكون أكثر دقة فى القياس يمكن ظهوره فى المستقبل (٢) .  
ويعلق كاتب إنجليزى دفتزجيرالد ، على ملاحظة الشركة الأخيرة ، بأنها كانت ذات طابع مخادع جدا . فى الوقت الذى أشارت فيه باتخاذ الحمولة الكليية كأساس لتحصيل الرسوم ، طمست ولم تشر كلية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف (٣) .

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تغافلت الرجوع لكل من الخديوى والسلطان، أصحاب الحق الشرعيين ، فى موضوع هام وخطير كهذا لأخذ موافقتيهما عليه . وهذه مخالفة خطيرة وإستهتار من دى إسبى — كهاده — بحقوق الخديو والسلطان .

ومن العجيب ألا تفطن وزارة التجارة البريطانية لمغزى هذه الزيادة فى الحمولة ، وتسارع — كما رأينا بعد نشر قرار الشركة — بالتعبير عن مرورها لإتخاذ الحمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة ، وربما تأثرت فى هذا بدافع النزعة الوطنية ، باتخاذ شركة عالمية كقناة السويس ، لنظام الحمولة البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة ، وأن النظام البريطانى هو الصحيح . وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لمغزى هذه الزيادة للحمولة لفترة من

(1) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. p. 13.

(2) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 141.

الوقت (١) . ذلك أن الشركة قد فسرت النص لصالحها . فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة . ومعنى ذلك زيادة فى رسوم المرور التى تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تقراوح بين ٣٠ إلى ٥٠ ٪ .

ولم تمض شهور قليلة حتى تذهبت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التى أعلنتها الشركة بإحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسوم بدلا من الحمولة الصافية السابق إلتخاذها . عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالا مختلفة بين أطراف عديدة . فعلن البعض على هذا التصرف مهاجماً موقف الشركة التى وجدت نفسها تملك مشروع إستغلال لا يمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة . وكان من الطبيعى ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الإفتتاح لم يحصلوا على ربح . وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامة بدون مكافأة . وبدأ هذا الموقف صعباً . ولا أحد قد يعترض لآى زيادة فى رسوم المرور ، قد أنتج ربحاً معقولاً لهؤلاء الذين كافحوا طويلاً بنجاح لتكمله المشروع (١) . وشركة قناة السويس ، التى خدعتها آمال زيادة حصيلة دخل القناة تصورت أنها تستطيع معاملة عملائها كما يحلو لها ، ونست بدود عقدة الإمتياز التى أوردت أن المجرى الملاحي قصد به خير الإنسانية ومن أجابها عامه . وهذا النص يجب الإلتزام به جيداً (٢) . أما وجه نظر شركة القناة أن هذا العمل فى نطاق حقوقها وإقتناعها بضرورة المحافظة على مصالح المساهمين (٣) .

(1) Ibid. pp. 143—143.

(2) Ibid, p, 131,

(3) Ibid, p, 143,

(4) Roux, J.C., Op, Cit, T, ii, p, 13,

وظهرت الاعتراضات رسمياً على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تذهبت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحولة الكلية . ونشأ الصراع بين إنجلترا التي تمثل سفنها النسبة الأساسية في القنطرة وبين دى لبس الذي يمثل مصالح حملة الأسهم . جاءت تلك الزيادة في الرسوم في وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لدول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانئها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط (١) . فوجدت الحكومة الإيطالية تسارع فتبعته باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من القسطنطينية والهندوى في ١٨ يونيو ١٨٧٢ (٢) .

كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الفرقة التجارية ( لينوكاسل ) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الإنجليزية موضحة لها أن الزيادة في الحولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥ ٪ (٣) .

إلا أن الشرارة الأولى في الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية Messageries Maritimes — وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية — وكانت واحدة من سفنها تعبر القناة كل أسبوع ، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها بمبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه في العام (٤) فرفعت دعوى

(1) Wilson, the Suez Canal. p. 60.

(2) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii. pp. 79, 48.

(٣) ارسل الخطاب في ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 151.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, II p. 151, Cf. voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 34 - 58.

قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس في ١٣ يونيو وفي يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة في دعواها أنه يجب أخذ الحوالة الرسمية المدونة في مستندات السفينة كأساس لرسم المرور دون غيرها من الحوالات . وأيدت المحكمة للتجارية الفرنسية في بادئ الأمر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية ، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت للدعوى أمام محكمة باريس للاستئناف فحكمت لصالحها . وكذلك أيدت هذا الحكم محكمة النقض الفرنسية . وجاء في الأسباب التي اعتمدت عليها محكمة الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حوالة السفن ، إنما هي عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن تعين في عقود الالتزام ، وجاء في الحكم أن الشركة اضطرت لإغفال النص في عقد الامتياز لأن تعين هي قاعدة معرفة حوالة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة في وضع طريقة تقدير حوالة السفن المارة بالقناة ، وأنها لا تقيّد بالحوالة الواردة بمستندات السفينة (١) .

وعلق الدكتور الحفناوى — على هذا الحكم — بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة، وهي من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملاً من أعمال السيادة ، (٢) .

وعندما صدر الحكم الابتدائي لمصلحة شركة المساجيرى ماريتيم ضد شركة قناة السويس وخشيت أن يأتى الحكم الاستئنافي مؤيداً للحكم المذكور اضطر دى

---

(١) قضية شركة « مساجيرى » الملاحية الفرنسية منشورة بتفاصيلها في « هاب في ماق » جريدة شركة قناة السويس B. D. العدد رقم ٤٣ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ الى ص ٤٠ .

(٢) الحفناوى — ج ٢ ص ١١٧ .

## ٢١٢

لسهس بأن يستغيث بوزارة الخارجية الفرنسية طالباً منها التدخل لدى الباب العالي ليصدر هو اللائحة التي تعيد طريقة جباية الرسوم بحيث تكون محكمة لمصلحة شركة قناة السويس . ولما خسرت شركة « مساجيرى ماريتيم » القضية استئنافياً انتهت بهركات الملاحة الانجليزية وحشمتها للإلتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الخولة التي تعينها السفن بمستنداتها (١) .

ولم يستمر نجاح دى لهس كثيراً فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الاطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فلجأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجيتها للدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى ، فقد قام ملاك السفن الايطاليين والنساليين بالشكوى لحكوماتهم (٢) . وبذلك أصبحت القضية صراعاً بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدي رجال السياسة .

ويدافع « شارل رو » عن موقف شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية وأيضاً عن موقف دى لهس بقوله : « قد يعترض البعض على طبيعة هذا التحالف المقاتلى وهذا يؤكد أن شركة « مساجيرى ماريتيم » هى التى قد أثارها . وقد جر ذلك الدبلوماسية الأجنبية في صراع مع شركة قناة السويس . وأن المؤرخين المحايدين ليرون أن هذا يرجع للشكا كل التجارية . ففكرة المساجيرى دعمت مصالحها تماماً مثل شركة قناة السويس هى الأخرى تدافع عن مصالحها . وعلى الرغم من اختلاف المصالح ، فإنه في عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس إدارة شركة

(١) المرجع السابق ص ١١٨ .

(2) Roux; J. C. OP. Cit, T, ii p. 14,

و مساجيرى ماريتيم ، عضوا في مجلس ادارة شركة قناة السويس ، (١) .

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما : أولا : مدى احقية مصر في البت في مشكلة الجملة ورسوم المرور ، ثانياً : مسألة الاجتسكام إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس . فرسوم المرور التي تحصلها شركة قناة السويس من السفن إنما هو بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانوني هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها . فهو لا يختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التي تحصلها الدولة . ونص عقد الامتياز الأول ( ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ) — ورد ببند السادس بخصوص رسوم المرور :

« توضع تعريفه رسوم المرور في قناة السويس بالاتفاق بين الشركة ووالي مصر وتحصل هذه التعريفه بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة في المعاملة لجميع الاجناس » ، (٢) .

ولكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانوناً يحدد كيفية تقدير جملة السفن العابرة للقناة . وتضيق بذلك قاعدة تسكفل المساواة وتمنع القبح الذي يصيب الدولة في اقتضاء الرسوم . إلا أن الاضطرابات السياسية في مصر في فترة الافتتاح وقلة الدراية وقصر النظر ،

(1) Ibid: P. 14 .

هاجت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية « مساجيرى » هجوما عنيفا على صفحات جريدة قناة السويس واتهمتها باثارة الشركات الملاحية ضدها . راجع :

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 pp, 7 - 9 .

(٢) الخفناوى ، ٤٣٧ ص ٤٣٧ ، وراجع أيضا — بطرس غالى بطرس — قناة

السويس ومشكلاتها ص ١ — ٢ .

## ١٥٠

ووطأة النفوذ الأجنبي ، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فنصدت الشركة لتتوسع في استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة . حتى لتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة .

ومن العجيب أن الخديوي اسماعيل قد قام بزيارة رسمية للقسطنطينية في ٢٥ يولييه ١٨٧٢ ابان مشكلة رسوم المرور ، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التي ناقشها مع السلطان (١) ومع ذلك لم يرد اليها في المراجع التي تحت ايدينا ما يوضح موقفه من هذه الازمة الخطيرة . وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لعدة عوامل — بالإضافة للعوامل السابق ذكرها — منها انشغاله بمصالحة السلطان ، بالإضافة إلى أن أسهم قناة السويس التي تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد (٢) . وعلى هذا تتخذ الموقف السلبى المذكور من المشكلة وتركها للباب العالي ليتصرف فيها .

هذا ويندكر فواز ان بك أن يمثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس (حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦) (٣) لم ير أى اعتراضات على قرار الشركة (٤) .

(1) Sammarco, Op. Cit. T. iii, pp. 215 - 216 .

(٢) راجع الباب الثالث « بيع أسهم مصر في قناة السويس » - الفصل الاول من قصة الاسهم .

(٣) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦ : « تحتفظ الحكومة بحق إيفاد مندوب خاص لها في مركز ادارة يتقاضى منها مرتبة ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصلحتها فيما يتعلق بتنفيذ أحكام هذا فرمان ، وعلى الشركة إذا كان مركز ادائها خارج النظر المصرى أن تعين وكيلها أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزوداً بمكافأة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

(4) Voisin, Op. Cit. Footnote p. 97.

أما الجانب الثاني وهو مسألة الاحتكام للقضاء المصري في موضوع خطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ما تعنيه كلمة «طن سعة» الواردة بمقدار الاختياز، إنما هو في الواقع من صميم اختصاص القضاء المصري وليس القضاء الفرنسي. فإذ جاء بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٣ فبراير ١٨٦٦: «إن الشركة العامة للقناة السويس البحرية شركة مصرية وأنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها... تعرض المنازعات التي قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقاً لقوانين البلاد...» (١).

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى لسبس بأن الشركة مصرية بلا جدال؛ وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرية. ذلك أن شركة قناة السويس بإعتراف دى لسبس نفسها أمام الجمعية العمومية للمساهمين — إنما هي شركة مصرية — ويخطئه بأن الخديوى يطالبه بالتخلي عن تفسيراته لعقد الاختياز وأن يلتزم بنصوص الانفاقيات (٢).

وأيدت الحكومة البريطانية وجهة النظر المصرية بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرية، وتساءلت الحكومة البريطانية، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسية وليست مصرية؟ فإنها عندما قد تصبح من أجل الرسوم في أيدي الدول الأوروبية دون غيرها. بل إن القناة في الواقع ستكف عن كونها مصرية أو تركية لتصبح فرنسية ولأننا هنا في حاجة إلى أن نستنتج المشا كل التي قد تثار وتترتب على هذه المسألة (٣).

(1) Fitzgerald., Op. Cit. T. ii, pp. 143 - 144.

(2) Ibid. pp. 146 - 151.

(3) Ibid. pp. 164 - 165.



إلا أن دي لسبس وماله من نفوذ سياسي وعلاقاته بزعماء فرنسا واعتدائه على نظام الامتيازات الأجنبية (Capitulation) فمر عقد الإمتياز ، بأن المقصود من المحاكم المصرية ، هو المحكمة القنصلية في مصر . وسادت حكومة الجمهورية الفرنسية — ممثلة في وزير خارجيتها د ريموستات ، Remusat — وجهة نظر دي لسبس (١) .

ويعاق (فيتزجيرالد) على موقف التنافس الذي وقفه دي لسبس عندما عارضت قضية الشركة الملاحية الفرنسية «مساجيري ماريتيم» ، فقد سافر دي لسبس للاستشارة في ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدور الحكم في القضية بأنه قد أخطر رئيس المحكمة التجارية في السنين بأنه غير مسئول عما يترتب عليه من اعتراض الباب العالي ، نظراً لعدم اختصاص محاكم باريس بهذه القضية . وأن الخديوي في مصر أيد وجهة نظره . وأخبر دي لسبس للباب العالي أنه على استعداد لإمداده بتقاضي النزاع مع شركة «المساجيري» بخصوص رسوم المرور ، وأنه سيلتزم بالقرار الذي يصدره الباب العالي (٢) . كما حاول دي لسبس أن يؤكد للباب العالي ضرورة إيجاد تعويض عادل لأعمال حملة الأسهم الذي استثمر في المشروع (٣) .

وكانت حركة دي لسبس في كل الاتجاهات ، إبان تلك الأزمة الخطيرة التي واجهت الشركة ، فنجدته يضارع للاستشارة كما رأينا وذلك للتأثير على الباب العالي في قضية «المساجيري ماريتيم» وواصل اتصالاته في نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظر الشركة في حادثة قنساء السويس ، وتفسيره

(1) Ibid. pp. 144 - 145.

(2) Ibid. pp. 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.

(3) B. D. No. 34, 2. 12. 1872. P. 5.

## ٢١٨ -

الكلمة دطن سعة ، بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة في مستنداتها . حيث أنها تختلف من دولة لأخرى وقد تهنت وزارة الخارجية الفرنسية وجهه نظره وعرضتها على الباب العالي (١) كذلك اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالقوة والتحدى أمام احتجاجات الحكومات وملوك السفن من مسألة الحولة الجديدة . ويتضح ذلك من خطابه إلى دانييل لانج ، في لندن بقوله : « حيث أننا المانيون بالمسألة ، فستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا ؛ عليهم أن يستخدموا طريق السكك الحديدية المصرية ، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم كما كانوا يفعلون من قبل ، فعليهم القيام بذلك ، وأن هؤلاء الذين لا يريدون دفع الرسوم الجديدة مقدما قبل عبورهم للقناة فلن يسمح لهم بالعبور ، (٢) .

ويرجع هذا الموقف الذى اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه د بارثليمي سانت هيلير ، ( Barthélemy St. Hilaire ) (٣) — الذى كان مرتبطاً مع دى لسبس في مشروع قناة السويس — وعن طريقه حصل دى لسبس على مساعدة د ثير ، Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية الثالثة . فاستغل دى لسبس هذه الباتة برئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالي . وقد تطلب هذا أيضاً ضغطاً معاكساً من جانب السفير البريطانى لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد (٤) .

(١) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٢/٧/٤ ورسالة

الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالاستانة في ١٨٧٤/٧/٢٥ . Voisin, P, 86

(2) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٣) كان بارثليمي سانت هيلير يشغل منصب سكرتير خاص لثير . ثم شغل منصب

وزير خارجية فرنسا بعد ذلك .

(4) Marlowe, Op, Cit, P, 289,

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية ، فقد احتج الباب العالي على نظام الجمولة الجديد الذى أعلنته الشركة بـدرن تصديق السلطان عليه . وأرسل وزير الخارجية التركى ، اسفيره فى فرنسا ، يخبره أن الحكومة التركية تفتظر مع الدول الأخرى مسألة إيجاد جمولة موحدة ( Une Unité de tonnage ) وباتالى التوصل إلى قانون يرضى بقدر الامكان متطلبات التجارة البحرية ، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة (١) .

وعندما لجأ دى لسبس إلى الباب العالي ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم — كما رأينا — أحسست الحكومة العثمانية أنها سيدة الموقف وأن من حقها البت فى الموضوع . وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص لاسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية وكذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحدة يتخذ أساساً للرسوم (٢) . وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على جمولة السفينة الكلية كماهى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بغرف الآلات المسيرة للسفينة وأماكن الفحم ، كما هو موجود فى نظام الجمولة لنهر الدانوب ومثل نسبة ٣٢ ٪ من الجمولة الكلية للسفينة البخارية ذات الرفاص ونسبة ٣٧ ٪ للسفن التى تسير بالدوايب الدافعة : ( Paddles ) (٣) .

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر د هاركورت ، وزير خارجية فرنسا ، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة

(1) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(2) B. D, No, 33, 16. 11. 1872; Cf, Fitzgerald, Op, Cit, PP, 169 - 171,

(3) Fitzgerald, Op, Cit, pp, 153 - 154

## - ٧٧ -

الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، كما وأن الحكومة الفرنسية هي أيضاً مهتمة بمصالح حملة أسهم القناة ، وترى أنه من غير المعقول أن يحضر المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة . فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن ، وتطلب من حكومة إنجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالي بشكل يعرض وجود شركة قناة السويس للخطر (١) . وتفسر فرنسا وجهة نظرها في مشكلة الخوالة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام للخوالة سواء في مصر أو في تركيا ، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة « طن سعة » ، وهل تحتسب الخوالة بالوزن أى وزن الشحنة ، أم بقياس الفراغات ؟ . وأن كان « تيير » - رئيس الجمهورية - يتفق تماماً مع تفسير دى لسبس لهذه العبارة الواردة بعقد الامتياز (٢) .

وكان الأتراك يخشون المساعدة الفرنسية لدى لسبس . يتضح ذلك من شكوى « هنرى اليوت » سفير إنجلترا بالاستانة من أن المراسلات البريطانية مع لورد ليونز في باريس والتي أرسلت بصفة سرية إلى وزير خارجية فرنسا مرغان ما كانت تنقل وبسرعة إلى يد دى لسبس ، الذى أمضى معظم عام ١٨٧٣ بالقسطنطينية محاولاً التأثير على الباب العالي للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة (٣) .

رأت الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق ، وبالتالي أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ ، وأنه يجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحصيلها بعد تصديق الباب العالي عليها . كذلك نوه جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا -

(1) Fitzgerald, Op, Cit, p, 175.

(2) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.

(3) Malrowe, Op, Cit, P, 321.

بأنه ليس من مصلحة أحد أن تفلس شركة قناة السويس (١) ثم أرسل للقسطنطينية  
يوضح رغبة حكومة جلالة الملكة في عرض الأمر على مؤتمر دولي وإبلاغ الدول  
البحرية بذلك وإن انجلترا على استعداد للمساهمة في المؤتمر المكون من الدول  
البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الجحولة (٢). لأنه  
ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الامتياز على هواها ولا يمكن الموافقة  
على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن، لأن تفسير كلمة الطن  
لمصلحة الشركة سيؤدي في النهاية لمشا كل كثيرة، وأن الحكومة الانجليزية ترى  
أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أسرع الفراغ الذي يحتوى سفينة السفينة.  
والطن في غياب نظام حولة مصرى وتركى قد يعنى إما طن انجليزى أو فرنسى أو  
أى طن دولى آخر، وإذا كان على سبيل المثال طن انجليزى فأى طن يعنى؟ الطن  
الخاص بالجحولة السككية أم الصافي أم المسجلة؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة  
لسفن الركاب وناقلات الجنود وذلك لسكب حجم حملاتها السككية وبطبيعة  
الحال لا تستطيع الحكومة البريطانية البت في هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى  
الدول البحرية بهذا الشأن (٣). ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها  
في نظام الجحولة الجديد باحتساب رسوم المرور على الجحولة السككية حسب الطريقة  
التي أعلنتها (٤).

(1) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 176 - 177.

(2) Ibid, P. 178.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 161 - 164.

(٤) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثال على بسيط لها : سفينة حولتها السككية (حجمها

النظام الانجليزى) = ١٠٠ طن . تقوم الشركة باحتساب حولتها كالآتي :-

الجحولة السككية لقناة السويس =  $100 \times 130 \div 130 = 130$

نأقس ( استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢٠ ٪ من الجحولة السككية ) =

إن هذا الخلاف في وجهات النظر حول رسوم المرور في القناة أدى في النهاية إلى عقد مؤتمر دولي لبحث هذا الموضوع . فالإجراء الذي اتخذته شركة قناة السويس ، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتباراً من أو يوليو ١٨٧٢ ، قد أثار كما رأينا ، احتجاجات حادة في العالم البحري وتدخلت الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التي منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكلفة وطن سعة ، وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية ، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالي الذي عجز عن إيجاد حل للمشكلة . ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضى الطرفين . وأخيراً قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تعقد بالاستانة بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسي من الطرفين — إنجلترا وفرنسا — مداه على الباب العالي .

ورغبت إنجلترا في عقد المؤتمر المقترح في لندن ، على أن يبحث طريقه تعديل رسوم المرور وإنشاء نظام عالمي موحد للحمولة وطريقه فرض الرسوم مستقبلاً لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركة إنما هو عمل غير قانوني . وطلبت الحكومة الإنجليزية من الباب العالي ممارسة سلطاته على الشركة لرد فرق الرسوم المحصلة من السفن البريطانية والتي دفعتهما تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢ ،

$١٣٠ \times ٢٥ \%$  = ٣٢٥٠ طن  
الحملة الصافية لقناة السويس = ١٣٠ — ٣٢٥٠ = ٩٧٥٠ طن  
وحيث أن هذا الرقم قريب من الحملة السككية الأصلية للسفينة لذلك أخذت الشركة برقم الحملة السككية للسفينة قبل التعديل ، حسب النظام الإنجليزي مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم البور . راجع :

Parl. P. Egypt, No. 5 ( 1876 ): P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. P. 156.

وكذلك فوائدها . وأرسلت الحكومه بهذه الآراء إلى ممثليها في الدول  
البحريه (١) .

وهكذا تحت ضغط من بريطانيا دعا الباب العالي — في يناير ١٨٧٣ —  
الدول المعنية للنظر في أمر عقد مؤتمر دولي بالاستانة لمناقشه موضوع الحموله .  
وبعثت الحكومه العثمانيه بمذكرتها لممثليها لدى الدول تعلن فيه أنه يجب التوصل  
إلى نظام عالمي موحد لقياس السفن وكذلك للتوصل إلى تحديد « الطن النموذجي »  
( Standard Tonn ) (٢) . ورحبت الدول بمفكرة عقد المؤتمر وطلبت  
المنجترا أن تكون اقرارات النهائيه للمؤتمر مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول ،  
بينما أعلن « السكونت ريموسات » وزير خارجيه فرنسا بعض التحفظات وهى :  
« من الضروري قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالي ما إذا كانت الرسوم فى  
قناة السويس تكون على أساس الحموله المستعملة أم الحموله الرسميه فقط . ذلك  
أن النزاع الذى نشب بين ملاك السفن والشركه نشأ أصلاً من تفسير عبارة «طن  
سعة » الواردة بفرمان الامتياز . وأن على الباب العالي تحديد معنى هذه السكليه  
ولإفان إجتاع المؤتمر سيكون بغير هدف ، وأن الحكومه الفرنسيه لا تعارض  
فمفكرة عقد مؤتمر دولي بل إنها ستمد له كل عون فى مقدورها ، وإن كانت ترى  
أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالمي موحد للحموله يعطى نتائج حقيقيه ،  
وأن محاوله خفض رسوم المرور سيؤدى بالضرورة إلى زياده فى الحموله  
الرسميه » (٣) .

(1) Ibid: pp: 181 - 183.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf. Marlow, The Making  
of S.C; Cf. p. 282; C. Roux p. 15.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187 189; Cf. J.C. Roux, Op. Cit. p. 15.

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حارلت فصل موضوع تفسير كلمة طن  
من موضوع توحيد الجمولة بين الدول .

وفي رسالة بعضها الصادر الاعظم للخديوي اسماعيل بخصوص هذه المشكلة  
بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفي  
النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الإمتياز الذي صدق عليه  
الباب العالي . ونتيجة لذلك فإنه يقتضى إعطاء تفسير واضح اسكلمة (طن سعة) ،  
والأسوية في المعاملة بين كافة السفن . إلا أن المشكلة أن الدول لم تتبمع نظاماً  
موحداً للحمولة . ولما كان نظام مرسوم الانجليزى في الجمولة أكثر وضوحاً ،  
فقد رأى الباب العالي أن نظام الجمولة الصافية « Net tonnage » هو الذى يجب  
لتباعة . ومن الضرورى عندئذ عقد مؤتمر دولى لتحديد السعة المستخدمة ، وقد  
تعرض الباب العالي للضغط من جانب ( انجلترا وفرنسا ) فالانجليز يرغبون في  
عودة الشركة للنظام القديم في التعريف إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة ، والفرنسيون  
يساندون دى لسبس ، ولهذا تأنى هذه الشروح (١) .

وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة في أن شركة قناة السويس  
من حقها تحصيل الرسوم على أساس الجمولة الصافية للسفينه مقاسة على أساس نظام  
(مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمى للحمولة في المؤتمر المزمع عقده (٢) .

أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقدم فرنسا بالضغط على شركة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. G. Roux, Op.  
Cit., T. ii, pp. 15 - 16.

(٢) خطاب رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالاستانة ١٣/٨/١٨٧٣ - أنظر :

Fitzgerald, Op. Cit. T, ii, pp. 199 - 201.



قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالى - السابق ذكره - لحين صدور قرارات المؤتمر الدولى للحمولة المزمع عقده بالاستانة ، إلا أن سفير فرنسا في لندن — دوق دى بروجلي ، ( Duc de Broglie ) — ردّ بأن الحكومة الفرنسية تأخير ضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نشيط متشدد الآراء ( Strong Opinion ) ولذا فمن الصعب أن يتخلى عن إيمانه بمسألة حقوق ومصالح حملة الأسهم. وأضاف د بروجلي ، أنه يجب التنويه بأن الشركة ليست شركة فرنسية ، وأن الشكاوى والقرارات ضدها إنما هي من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية . وأنه يعتقد بأن هذه هي القضية عالياً ومستقبلاً إلى أن يتم إصلاح النظام القضائى فى مصر . وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس (١) ، يتضح من هذا محاولة الحكومة الفرنسية حصر الأزمة فى نطاق محلى ، والعودة بالتسليم بحق مصر فى مناقشة الخلافات والمشاكل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور . ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أى مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما للنفوذ الانجليزى على الاستانة وعلى الدول البحرية الأخرى . وهكذا نجدهم يلجأون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصالحهم .

لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التصرف حالياً على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فعليه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية (٢) .

أما وجهة نظر جرانفيل ، نتيجة مباحثاته مع المسؤولين الفرنسيين ، أنه لا يتوقع كثيراً من المؤتمر الدولى للحمولة طالما أن القوتين (انجلترا وفرنسا) قد تعارضت

(1) Fitzgerald, T. ii, Op. Cit. pp. 204 - 205.

(2) Ibid, P.

وجهات نظرهما ومصالحهما تمام التعارض. وأن الانجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس ، فقد أعلنت حكومة جلاله الملكة : « أنها لا تعارض في إعادة النظر في مسألة رسوم المرور من حيث استوائها وقيمتها ، وأن نظام رسوم ، يجب تأييده كنظام للحمولة وحيد ومعقول . وفي حالة اتخاذ رسوم المرور على الحولة الكلية بدون استنزالات ، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركة وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها » . تلك كانت تعليمات الحكومة البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس Stokes ، وسير ب . فرانسيس Sir P. Francis ، الممثلين البريطانيين في المؤتمر الدولي المزمع عقده (١) .

وفي محاولة للتأثير على الباب العالي سافر دى إسبس كعادته للاستانة في ١٧ يناير ١٨٧٣ ، في الوقت الذي دعى السلطان لعقد مؤتمر دولي ، عاولا حصر المشكلة في نطاق اختصاص كل من الباب العالي والخطيرى ، فأقترح على الباب العالي أن يقوم بمثل عن الخطيرى وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمى لمسألة هامة للتجارة العالمية ، وسيكون دى إسبس في هذه الحالة تحت تصرف الباب العالي بهذا الخصوص (٢) . ومكث دى إسبس بالاستانة خمسة أشهر المدافع عن حقوق مساهمي شركة قناة السويس ، كما كان السفير الفرنسى بالاستانة يؤيد دى إسبس ويدعو إلى المحافظة على الحالة الراهنة Status quo ، إلى أن تتمكن الدول البحرية من تحديد طريقه قياس الجزء المستعمل من السفن ، ولاقتباس

(1) Ibid. pp, 207 - 209.

(2) Voisin pp. 98 - 99

(بمذكرة ١٧ يناير ١٨٧٣ بمعرفة دى لسيس الحكومة البريطانية)

نظام عالمي موحد للحمولة تطبقه كل الدول لا يختلف عما اتخذته وتطبقه شركة قناة السويس وتمسكت الشركة بحقوقها الذي كفلته لها نصوص عقد الإمتياز ولا تسمح بخرقه من جانب واحد (١).

وفي هذه الفقرة التي مكث بها دي لسبس بالإستانة جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظم في ١٢ مايو ١٨٧٣ سجله دي لسبس وبحث به لمختلف السفارات . ودافع دي لسبس في تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقداً للنفذ وأن من واجبه منع الحكومة المتعاقده من تغيير فرمان الإمتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذي يربط بين الطرفين . وختم دي لسبس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوباً ، ليس فقط عن الأعمال النميرية للدوتر ولكن أيضاً على طريقه تشكيل المؤتمر ، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية (٢) . أحس دي لسبس بفشل مساعيه لدى الباب العالي لمنع أى تسكتل دولي لمناقشة تصرفاته المستبعدة في مرفق عالمي . وغاب عن دي لسبس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوي أو الباب العالي فقط كما كان من قبل . وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خطير سيؤثر على تجارتها وسفنها . وعندما أحس دي لسبس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦ (٣) .

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسمياً للحكومات المعنية بتاريخ ١٢ أغسطس ١٨٧٣ . بانعقاد مؤتمر دولي للحمولة بالقسطنطينية . ولم تجتمع الدول إلا اعتباراً من ٦ أكتوبر ١٨٧٣ (٤) .

(1) Ibid pp. 115 - 116.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., T. ii. pp. 190 - 192.

(3) Ibid. P. 211.

(4) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

اشترك في هذا المؤتمر ١٢ دولة هي : ( المانيا - النمسا - بلجيكا - اسبانيا - فرنسا - انجلترا - اليونان - ايطاليا - هولندا - روسيا - السويد - تركيا )<sup>(١)</sup>.

وكذلك اشترك في هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كراقب في المؤتمر نظراً لأن شركته سوف تتأثر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر<sup>(٢)</sup>. ومن الغريب أن مصر صاحبة الحق الشرعي في المسألة لم تمثل في المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية . ولم تشارك مصر أو الولايات المتحدة في المؤتمر ولا شركة قناة السويس<sup>(٣)</sup>.

بدأ المؤتمر جلساته واختير آدم باشا (المندوب العثماني) رئيساً له واستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٣، وكانت تعقد جلستين في الأسبوع<sup>(٤)</sup> وخصصت الجلسات الثلاث الأولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر . وفي الجلسة الرابعة تلى رئيس المؤتمر إقتراح دى اسيس والمقدم إلى نوبار باشا في ١٨٧٣/٩/٩ لتقديم نموذجى عالمى يتفق عليه جميع الاعضاء من الوجهة العالمية بحيث يمثل السمة المستخدمة في السفن . ثم عرض رئيس المؤتمر إقتراحه بتحديد معنى كل من : الحوالة الكلية والحوالة العسافية . أما المندوب القراسى فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للموضوعات الخاصة بقناة السويس مباشرة . ولكن مندوبى كل من إنجلترا وهولندا واسبانيا والسويد والنرويج إعتضوا على ذلك. ورد مندوب روسيا والمانيا على مندوب فرنسا ، أنه عند دراسة مسألة توحيد الحوالة فإن ذلك

(1) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16-17, Cf Voisin, Op. Cit. 143-4.

(2) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 212 - 213.

(4) Ibid: pp. 213-214.

## ١٢٢

سيستلزم بطبيعة الحال دراسة مسألة الحوالة في قناة السويس، وعبّر رئيس المؤتمر عن وجهة نظره بأن تعطى الأولوية لدراسة موضوع الحوالة، إلا أن المندوب الفرنسي أصصر على مناقشة مسألة الحوالة في قناة السويس أولاً على أساس أن دراسة توحيد الحوالة الدولية مشكلة ضخمة وستظهر في رأيه الكثير من الإضطرابات، إلا أن مندوب فرنسا أذهن وإضطرت للتصويت مع رأى الأغلبية (١).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادىء الأمر مسألة مالية وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار في بعض الأحيان لمسائل مالية والقناة أساساً حفرت لخدمة الإنسانية وقضية السلام. فهي جزء من السلام العالمى والقضايا التى أثارها القناة منذ إفتتاحها — مثل مشكلة توحيد الحوالة بين الدول — ما زالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمر من جانب الدول البحرية فى المنظمة التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم: (إمكو) I. M. C. O. «المنظمة البحرية الدولية الإستشارية»، والتى تحاول التوصل لإيجاد نظام حوالة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول (٢).

وإذا تابعتنا جلسات مؤتمر الإستانة الدولى، نجد فى الجلسة الخامسة — ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ — قد دارت دراسة عامة عن الحوالة الكلية للسفينة. تكلم فيها مندوب هولندا بإسهاب عن تاريخ الحوالة خلال القرون الثلاث السابقة. ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فعبّر عن وجهة نظر بلاده، وأوضح سهم—ولة إستخدام نظام «مورسوم» فى تقدير حوالة السفينة، وذكر أن اللطن الذى يعنيه

(1) Fitzgerald., Op. Cit., T. 2. p. 215; Cf. Voisin, p 145—6.

(٢) السيد حسين جلال — دراسات عن السفينة والحوالة والرسوم للاممية ( مطابع

هيئة قناة السويس — ١٩٧٨ ) من ٦٣٠ .

## ١٠٠

هذا النظام هو طن فراغ وكل ١٠٠ قدم مكعب يساوي طن ، وهو ليس عملية حسابية نظرية ، بل هو قياس حقيق للسعة يستخدم في كافة الظروف بدقة وحتى في قياس السعة المستخدمة للسفينة . ودال ستوكس — المندوب البريطاني — على سهولة تطبيق هذا النظام إلى مسطرة معظم دول العالم إلى اقتباسه وتطبيقه في بلادها (١) .

ثم تكلم المندوب الإيطالي فايد وجهة نظر مندوب إنجلترا في اتخاذ نظام «مورسوم» نظام موحد للحمولة. أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الانجليزي القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم» . أما مندوب النمسا فقد أيد وجهة نظر مندوب إنجلترا. كذلك تحدث مندوب اسبانيا فذكر أن الطن الذي يساوي ١٠٠ قدم مكعب قريب من نظام الحمولة الاسباني وأيد نظام مورسوم وعلق المندوب التركي — صالح باشا — بأن مندوب النمسا والسويد والنرويج وبلجيكا قد توصلوا الى نفس النتيجة باتخاذ النظام الانجليزي لسنة ١٨٥٤ كأساس لقياس الحمولة الكلية للسفينة . وتكلم مندوب فرنسا « بارون دافريل » فقال ان اتخاذ النظام الانجليزي كليه سيترتب عليه ارتباكات حساسة في نظام القياس بين الدول البحرية المختلفة . واقترح المندوب الهولندي « جانسن » Jansen ، على المؤتمر تبني القرار الآتي : « لتحديد الحمولة الكلية بدون استثناءات منها أحسن طريقه هو نظام « مورسوم » كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤ (٢) .

وفي الجلسة السادسة للمؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسة التاسعة (٩ نوفمبر) أثار المندوب الفرنسي مشكلة العلاقة بين الطن الحجمي والطن الوزني ، وذكر

(1) Voisin, Op. Cit. p. 146.

(2) Ibid., pp. 146, 148, 151, 153, 154.

## ٢٢٢ -

على سبيل المثال أن طن الوزن في فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام ، بينما هو في إنجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرام . أما الطن الحجمى للفراغ فيساوى ٤٤٤ أم<sup>٣</sup> أو ٤٢ قدم مكعب . وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم<sup>٣</sup> ليس بواقعى بالنسبة لإختلاف طبيعته الشحنات .

أما المندوب العثمانى فقد طالب بأن تكون السعة الفعلية المستعمده بالبضاعة في السفينه هى أساس تحصيل الرسوم . ثم عرض على المؤتمر اقتراح مندوب هولندا - السابق ذكره . ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعة كل سفينه أساساً لتحصيل رسوم المرور (١) .

انشغل مندوبى الدول بدراسه مسأله ايجاد نظام دولى لتقدير حمولة السفن ، ذلك أن حمولة قناسة السويس ستصبح أول تطبيق على لحمولة دوليه تعتمد بها جميع الدول . وحيث أن نظام مرسوم كان الأساس المشترك لقوانين الحمولة لمعظم الدول البحرية، لذلك اهتمت الدول في المؤتمر بتطبيقه خالفاً من كل هيويه . غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقته الأمر الحامى الطبيعى لشركة قناة السويس ، تنبه لحظورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشه داخل المؤتمر على تفسير الفقرات موضع الجدل فى عقد الإمتياز الثانى للشركة (مادة ١٧) وهو دطن السعة ، السابق الإشارة اليه . فقد كان يرى أنه بتحديد المشكله على هذا النحو سيسهل عليهم برهنه واثبات أن نظام مرسوم الانجليزى لا يمثل على الإطلاق السعه المستعملة من السفينه . وأن الحمولة البريطانية التى تمثل سعه القل بالطن للسفن قد استبدلت منذ فترة طويله بنظام مرسوم ، لأن هدف الحكومه الإنجليزية هو عدم احداث تغيير كبير فى الحمولة الإجماليه للأسطول البريطانى

(1) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

التجارى . كذلك حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن العن المذكور لا يمت  
بصلة للعن الحجمى أو بالعن المستعمل فى المعاملات التجارية . وبالرغم من  
الجهود التى بذلها فشل مندوب فرنسا فى اقناع المؤتمر بوجه نظره ،  
فانسحب من المؤتمر — كما ذكرنا — وانقطع عن حضور الجلسات (١) .

وكان للمندوب البريطانى دوره فى تنفيذ وجهه نظر الفرنسيين ، فذكر أن  
طن البضاعة وطن السفينة هما اصطلاحان قابلان للتبادل ، وأن رأى الحكومة  
الإنجليزية أن العن الصافى الحقيقى هو المقصود بعبارة «طن سعة» الواردة بمقد  
امتياز الشركة . وقد أيد أغلبية أعضاء المؤتمر هذا التفسير ، وأن يكون  
الاصطلاح الجديد «السعة المستخدمة» ( Utilizable Capacity ) وهو أحسن  
تعبير للحمولة الصافية المعتمدة من المؤتمر . وقد وافق عشرة أعضاء على  
ذلك (٢) .

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣ ، وقبل أن  
ينتهى من دراسته لمسألة الحمولة تسلم دعوى موجهة له من القائمين بالأعمال  
الفرنسى عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الاختلاف بين الحمولة الرسمية  
للسفينة ، التى يمكن للسفينة حملها ، وعدد الأطنان بالوزن . وهذا المطلب كان  
مصحوباً بتهديد ، أنه إذا لم يستجب إليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة  
المشكلة مستقبلاً عن الطريق الدبلوماسى . ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة

(1) Ibid., p.p. 178, 270;

(2) انقطع مندوب فرنسا عن حضور الجلسات اعتباراً من الجلسة العاشرة حتى الثامنة  
عشر .

(2) Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217—220.



## ٢٣٣

وبعد مندوب فرنسا للمؤتمر . وإقترح الفرنسيون أن يضاف الحمولة الصافية للسفينة ما يساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التي يمكن السفينة حملها . ويحصل رسم عن هذه الحمولة الزائدة . ولم يوافق المندوب البريطاني على ذلك ، وإقترح إما أن تستخدم الحمولة الكلية كأساس للرسوم وعندئذ تخفيض فئة الرسم ، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتي يجب أن تقل كلما ازدادت حمولة السفينة الصافية . ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم . وهو العشره فرنكات . ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذي يستند إلى دراسة دقيقة للأرقام التي نشرتها الشركة (١).

هذا وكان المؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من إنقطاع المندوب الفرنسي حيث توقفت مسألة الإستنزالات من الحمولة الكلية للسفن البخارية والشرابية . ولم يعد المندوب الفرنسي للمؤتمر إلا في الجلسة الثامنة عشر ( ٩ ديسمبر) وذلك عندما حدد الوفد البريطاني في المؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسوم التي حصلت بها شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ، وعندئذ اضطر الوفد الفرنسي إلى العودة للمؤتمر (٢) .

ثم إنتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس في فرض رسوم المرور الحالية وعبء كثير من الأعضاء عن أدائهم لهذا النظام (٣) ، وكان المندوب السويدي قد اقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافي

(1) Ibid.

(2) Roux, J.C., Op. Cit., T. ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(3) Roux, Op. Cit. p. 21.

علاوة على العشرة فريكات، لتمويص خسائرها الناتجة عن الخطأ في تقدير الحمولة في الماضي، على أن ينقص هذا الرسم الإضافي Surtax بالتدريج كلما ارتفعت كمية الحمولة المارة بالقناة إلى أن يزول هذا الرسم الإضافي. ووافق الأعضاء على هذا الاقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تصديقات القناة. ولانتهت جلسات المؤتمر بمجلسة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣، واضطر المندوب الفرنسي الموافقة على قرارات المؤتمر (١).

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتعقيق هذه القرارات. وكان المؤتمر انتصاراً مشرفاً للدبلوماسية الإنجليزية. فلقد وصف د فيتزجيرالد العمل الذي قامت به إنجلترا في المؤتمر بأنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا، والذي يطلق عليه بالمصطلح السياسي : « Perfidie Albion » (٢).

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة فإن مضمونها هو اتخاذ طريقة « مرسوم » لإحتساب حمولة السفينة الكلية تم يخصم منها الفراغ الذي يشغله الحماز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقي هو الحمولة الصافية التي تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور.

(1) Voisin; Op. Cit. T. 2, p. 204.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., p. 221.

Albion اسم لا ينفى قديم أطلق على إنجلترا، أما كلمة Perfidie فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر، وهي تعني فادور أو خائن في اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسي يدل على خيانة إنجلترا لفرنسا. من تاريخ هذه الكلمة وعلاقة إنجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨، راجع كتابات :

Tabouis, Genevieve. Perfidious albion—Entente cordiale.

Translated by J A. D. Dempsey, London 1938 pp.

21 — 23.

ووافق الأعضاء على أن : طن القياس : Tonneau de jauge هو خير شعبه  
عن طن الحمولة وإختلفت عبارة : طن سعة ، التي أوجدت تفسيرات عديدة من  
جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية . وأصبح طن القياس الجديد  
يساوى ١٠٠ قدم إنجليزي مكعب أو ٢٧٣ متر مكعب (١) .  
وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحمولة ١٨٧٣ هي أساس احتساب حمولة  
قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن  
وبإتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات .

هذا وقد راعى المؤتمر أيضاً ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام  
التحسينات في القناة حتى توائم متطلبات السفن ولصالحيتها ، ومن ثم وافق على  
التصريح للشركة بتحصيل رسم إضافية Surtax granted to the company  
بالشروط الآتية :

- ١ — بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافي قدره ٤  
فرنكات للطن الصافي الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقاً  
للبنود ٩ و ٢٣ من القانون التجاري البريطاني ١٨٥٤ .
- ٢ — يخفف من هذا الرسم الإضافي إلى ٣ فرنكات للطن الصافي من الحمولة التي  
أوصى بها المؤتمر .
- ٣ — السفن التي سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التي تم قياسها طبقاً للقانون  
الإنجليزي (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد استنزالات  
الجهاز المحرك على ٥٠ ٪ من الحمولة الكلية .

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207—208.

٤ - السفن التي لم يس طبطة القواعد مرسوم، تخفيض حمولاتها تبعاً لقواعد الدانوب وتدفع رسماً إضافياً قدره ٤ فرنكات للطن .

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافي (٣ فرنكات ) لجميع السفن على الوجه التالي :

أ - ٢ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢١٠٠٠٠ طن .

ب - ٢ فرنك . ن بمجرد أن يصل إجمالي الحمولة الصافية العابرة للقناة في السنة إلى ٢٢٠٠٠٠ طن .

ج - وهكذا يخفض الرسم الإضافي كلما ازدادت الحمولة بمقدار ١٠٠٠٠ طن ، مبلغ ١/٤ فرنك .

د - عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة إلى ٢٦٠٠٠٠ طن سنوياً يلغى الرسم الإضافي وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن .

هـ - السفن الحربية والسفن التي على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضافية (١) .

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالي للخديوي نص قرارات المؤتمر الدولي للحمولة بعد التصديق عليها . وترك للخديوي والشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولي . وأرسل الخديوي

(1) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5-6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. pp. 233-234.

اسماعيل بدوره لشركة في ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها<sup>(١)</sup>.

ولكن دى لسبس — كمادته — لم يستسلم وانما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات لإبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة<sup>(٢)</sup>. فإمر دى لسبس في ٢١ يناير على المذكرة بأن القناة تحتاج الى مبالغ ١٧٥٠١٧٣ر٣٠ فرنك لإجراء التحسينات بها. وأنه يقبل نظام الحمولة والرسوم الإضافية التي وافق عليها المؤتمر الى أن تصل رسوم المرور بالقناة الى ٣٠٠٠٠٠ فرنك وتتم التحسينات. وأن يصل الدخل الصافي الى ربح قدره ٨٪ من رأس المال. وعندئذ ينخفض الرسم الإضافي بمقدار ٥٠ سنتيم، سنوياً. كذلك اعترض دى لسبس بشدة على اهتداء السفن الفارغة من الرسوم الإضافية<sup>(٣)</sup>.

وأعلن الباب العالي أنه لن يسمح بأي تغيير، وأرسل مذكرة بذلك الى دى لسبس في ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولي للحمولة، وأنه في حالة عدم تطبيق تلك القرارات فسيلغى الرسوم الإضافية ويكتفى فقط برسوم ١٠ فرنكات للطن الواحد<sup>(٤)</sup>. عندئذ قدم دى لسبس احتجاجاً رسمياً في ٢٠ مارس للتخديوي ضد موقف الباب العالي ذكر

(1) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) p. 6; Cf. Fitzgerald. p. 221.

(٢) راجع خطابات دى لسبس والاقتراحات واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالي عليها المنشورة في كتاب :

Voisin, Op. Cit. pp. 235—254.

(3) Parl. p. Op. Cit. p. 6

(4) Ibid.

فيه : د أن شركة قناة السويس لم تدع للإشتراك في مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية في حالة إذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة . وأنه كان ينوى الدخول في مفاوضات عن طريق سمو الخديوى . ولكن خطاب سمو السلطان يفهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة . وبالتالي اسحب اقتراحى الخاص بالمصالحة وأؤكد مصالحي جملة الاسهم بدون تعديل . وأن شركة قناة السويس ترغب في تجنب أى صراع مشيع ضد أى فرد . وأرى أن هذه القرارات خرق لعقد عام صدق عليه السلطان نفسه . وأن حملة الاسهم قد وضعوا أمانة فى يدى رؤوس أموالهم بناء على ثقهم فى عقد مقدس : Solemn Contract ، وعلى ذلك فإنى اعتبر الباب العالى مستولاً عن كل ما يترقب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فرنكات للأطن طبقاً لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولي للحمولة، بدلاً من طن السعة الحقيقي المستخدم فى السفن وهو الوارد فى عقد امتيازنا المبرم مع الخديوى . وبناء على كل ذلك أعلن عن تحفظنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات . وأن الخسارة المقدرة حالياً حوالى ٧٠٠.٠٠٠ فرنك شهرياً ، (١) .

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان . وكان هناك خوف من هدم اطاعة دى لسبس لأوامر السلطان . وكانت آخر مهلة للبدء فى تنفيذ القرارات هى ٢٩ ابريل ١٨٧٤ (٢) . وفعلاً واصل دى لسبس تجاهله لقرارات المؤتمر واصل فرض رسوم الشركة ، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحة وكذلك

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227—230; Cf. Voisin, ii, p. 239.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226, Cf. Voisin, Op. Cit. p. 239.

رفض طلبه الخامس بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة . وإحتج دى لسبس على ذلك بقوله : « إننى باعتباره رئيساً لشركة مالية وكوواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateral contract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين ، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما تطبق بدقة عقود امتيازنا ونشرف على تنفيذها ، (١) » .

ووقفت الحكومة العثمانية موقف التردد ، ويعمل البعض لإرتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر ، أو عدم إطاعته للخديوى وحدث ذلك فعلاً (٢) . إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التحدى الصارخ من دى لسبس ، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للخديوى يخبره فيها : بمنحكم السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، باستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى . وإن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة . ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى استخدام نفوذنا وسلطاننا لتنفيذ مقررات المؤتمر . وفى حالة إذا قام دى لسبس بإعاقة الملاحة فى القناة ، الرجا الرد علينا بسرعة لإتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن ، (٣) .

هذا وقد تردد أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد هدد بإغلاق قناة

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(2) Ibid. Footnote. p. 234.

(3) Voisin, Op. Cit. p. 245; Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235—236.

السويس وإطفاء الأنوار الملاحية ، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة. وأن كل ذلك سيؤدي إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية في قناة السويس وقد يؤدي آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها (١).

ويرى البعض أن الحديو لم ينظر إلى هذه الأمور — تأزم العلاقة بين السلطان ودي أسيس — بإنزاج شديد فيما شعر برضا خفي من اضطراب هذه الأمور بينهما. ذلك أن رغبة الحديو المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالي (٢).

وبعد مرور أسبوع على رسالة الصدر الأعظم دون روضوخ دي أسيس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة ، أمر الحديو إسماعيل « الجنرال ستون » ، وهو ضابط أمريكي يعمل بخدمه القوات المصرية ، بالتوجه إلى القناة . كذلك تم إرسال « الكابتن هاكيلوب » : « Mac-Killop » الانجليزي ، بالتوجه بسفينة حربية لبورسعيد ليكون في المدخل الشمالي للقناة ويضمن سلامة الملاحة (٣) .  
هنا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتي : ٢٥٠ جندي بالإسماعيلية ، ٦٠٠ جندي (مشاة ومدفعية) في نفيسة ، ٢٠٠ جندي في المنطقة فيما بين الإسماعيلية وبورسعيد ، ٥٠٠٠ من قوات البدو تم استدعائهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ ببورسعيد ، ووزع الباقي على طول القناة . وكانت القطع البحرية الآتية في مدخل بورسعيد : الفرقاطة (محمد علي) والمدمرة (الهقيليه) ومعها قاطرة إنقاذ (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234. Hallberg, p. 227.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236—7.

(3) Ibid; Cf. Voisin, Op. Cit. pp. 255—6.

(4) Voisin, Op. Cit. pp. 254—6



هذا وكان الخديوى قد أرسل لدى سبس يطلب منه سحب إعتراضاته وإلا فإنه سيتم الإستيلاء على القناة ، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقامون هذا الإجراء سيكون مصيرهم الطرد . وإزاء هذا الموقف الخطير ، لم يكن أمام دى سبس إلا الإذعان والخضوع خصوصا بعد أن نصحتة الحكومة الفرنسية بالموافقة على قرارات المؤتمر (١) .

وهكذا سارع دى سبس إلى إرسال موافقته فى خطاب الى الخديوى بتاريخ ٢٦ ابريل ١٨٧٤ أعلن فيه : « نظرا للأوامر التى أصدرها السلطان لإحتلال قناة السويس ، وتحت الاحتجاج والتحفظ للمحافظة على حقوق حملة الأسهم ، فإن إدارة التحركات بشركة قناة السويس ستبدأ اعتباراً من ٢٩ ابريل ١٨٧٤ بإحساب تعريفة الرسوم وفقاً لما فرضه الباب العالى . (دى سبس) » (٢) . وقد أخبرت وزارة الخارجية الفرنسية الدول البحرية بقرار دى سبس المذكور (٣) .

وكان لتدخل قنصل هولندا العام فى مصر : « M. Ruyssenaers » لدى الخديوى وبطريقته الودية أثره فى تجنب المشاكل (٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(2) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p. 252.

(3) Voisin, Op. Cit. pp. 257—258.

(4) Bulletin Décadaire; No. 83, 3 juin 1874. p. 12.



# الفصل الثالث

## الآزمة الثالثة

مشكلة تطبيق الحمولة ورسوم المرور  
« ونهاية الصراع »

- تقرير دي لسيبس عن مشكلة رسوم المرور .
- مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة .
- المحاكم التي ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة .
- تحصيل رسوم المرور مع الاحتجاج .
- جهود دي لسيبس للتفاهم مع إنجلترا واليابان العالي .
- مشروع دي لسيبس لتحسين القناة وموقف إنجلترا .
- نهاية الصراع :
- ✧ بعثة شارل دي لسيبس للاستشارة .
- ✧ بعثة ماريوس فونتان إلى لندن .
- ✧ تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية .
- ✧ موقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة .
- ✧ نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات .
- ✧ اتفاقية السلام د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، ونهاية الصراع .





لم يؤد إفتتاح قناة السويس للبلاحة العالمية أذن إلى إنهاء مشاكل الشركة ، كما نبين من قبل ، فقد بدأت المشاكل تظهر بشكل متزايد وبسرعة . وكان آخرها مشكلة رسوم المرور وإستسلام دى لسبس ، تحت التهديد بإستخدام القوة ضده — كما رأينا — وكانت هذه هى الهزيمة الأولى له . ولم يكن ذلك عاتمة المطاف فى صراع الشركة مع إنجلترا والشركات الملاحية ، بل كان بداية لمرحلة جديدة من الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانية لجمود دى لسبس . ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت إنجلترا أسهم مصر فى شركة القناة (نوفمبر ١٨٧٥) . عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانية وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ (١) . التى أنهت الصراع بين الطرفين .

قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية مساهمة شركة قناة السويس وغداة أزمة رسوم المرور تقريراً (٢) يعبر عن المارارة لما عاناه فى الأشهر السابقة ، أشار فيه إلى المزامرات السياسية التى حيكمت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة البريطانية بالإستانة وإيعاز من أحد أعضائه . مجلس إدارة شركة المساجيرى ماريتيم ، وأنه — دى لسبس — قد إحتج ضد كل تدخل أجنبى فى شئون الشركة كما ذكر أن الباب للعالي قد أصدر تفسيراً للادة ١٧ من عقد الامتياز مطابقة لحقوق الشركة — من وجهة نظر دى لسبس — وهاجم فى تقريره المؤتمر الدولى للبحرولة ، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والتى يتساوى

---

(١) راجع الاتفاقية فى نهاية هذا الفصل وراجع أيضاً الفصل الثالث من الباب الثالث

( ىبع اسهم قناة السويس )

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس الى الجمعية العمومية لحنة الأسهم الجلسة

١٨ بماريخ ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الموقف العام :

أسطولها مع أسطول إنجلترا ، لم تشارك في المؤتمر . كما لم يتم دعوة الطرفين المتعاقدين ( مصر وشركة قناة السويس ) (١) . وهاجتم دى لسبس بشدة في تقريره موقف إنجلترا من هذه الأزمة . لأن إنجلترا قد أجبرت الباب العالي على إعطاء المثل في سلب رؤوس الأموال الأجنبية المستثمرة في الشرق ، (٢) ودافع دى لسبس عن نفسه في تقريره بالنسبة لمسألة إنتشار برقيات في كافة أنحاء أوروبا تهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها ، وقال : « إنه إذا توافقت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط » ، (٣)

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الجمرلة الجديد بالقناة ، فقد بلغت في الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العام ( ٤٧٢٣٢٥ فرنكاً ) ، لذلك سلم للحكومة المصرية بياناً موضحاً به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح (٤) . وكلف دى لسبس مسدوب الباب العالي لدى شركة قناة السويس في مصر بإعطاء بيان شهري بمائل يضم بمجموع البيانات الإحصائية السابق ذكرها (٥) .

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث السلطان ببول سعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر ، إلا أن هذا الموظف كان يتقاضى مرتباً شهرياً من شركة قناة السويس ، ولذا

(1) «... ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes» Ibid.

(2) Ibid. p. 12.

(3) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp. 5 - 6.

(4) Ibid., pp. 12 - 13, No. 96, 22. 8. 1874

(5) Ibid. p. 13.

فإن تدخله كان غير مفيد ، وعلق لورد دربي - وزير خارجية بريطانيا - على موقف هذا المراقب « Controllor » العثماني بالشركة بقوله : « إن وضعه كان شاذاً كمرقب إلا أنه كان مسئولاً أمام حكومته وأب المشكلات التي كان يمكنه بحسبها ، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب » (١) .

ووصف دى لسبس موجة العداء التي صيغت مناقشات مؤتمر الاستانة الدولي ، بأنها كانت تتم عن روح العداء للشركة ، لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الوادي إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر : « يجب إدانة المتهم » : « il faut Condamner la Coupable » . ويذكر دى لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس (٢) .

وأينا في الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية ، في المؤتمر الدولي للحمولة ، في هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس . وإلضطرار دى لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذ قرارات المؤتمر بعد صراع استمر أكثر من عامين تارة مع الحاكم وتارة أخرى مع المؤتمرات الدولية . ورغم هزيمة دى لسبس ، إلا أن هيمته لم تفتر وعزمته لم تمك ، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولي حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس حمولة السفن وتحميلها وقد امت هذا

(1) « ... In an anomalous position for a controller ».

Fitzgerald., Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٢) نشرت صحيفة الشركة تقريراً سبباً عن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر الجلسة الدولية بالاستانة ١٨٧٣ وتكفل الدول ضد الشركة وذلك في جلسة الجمعية العمومية للمساهمين رقم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ - راجع :

Bulletin Décadaire, No. 130, 2. 8. 1875,

## ٢٤٨

العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأت شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر التجارة الدولية وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقديم حملتها ، بدلا من قبول بيانات شهادات التجارة الخاصة بالسفينة كأساس لرسوم العبور .

وأثار ذلك شكاوى عديدة واحتجاجات الشركات الملاحية البريطانية ، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالإستانة لكي يقدم احتجاجاً للباب العالي على أساس أن هذا العمل يتعارض تماماً مع الرسوم الإضافية التي أقرها المؤتمر الدولي للتجارة وتبينها الباب العالي (١) . ذلك أن مؤتمر التجارة قد قرر : « أنه عند تحديد التجارة للسفينة يرجع إلى السلطة العليا في الدولة ، وأن سند الجنسية المقدم من السفينة يجب أن يعترف به في كل دولة كأساس حقيقي لإحساب رسوم المرور والضرائب ، وأن تحسب الرسوم على أساس التجارة العسافية الواردة بسند جنسية السفينة » . ويستدل لورد دربي من ذلك أن دى لسبس والشركة عند ما تجبر كل سفينة للخضوع لعمليات قياس حملتها من جديد ، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الاستانة وتوصيات الباب العالي . وحثت الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التي نفذت قرارات المؤتمر الدولي للتجارة ، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتماد مستندات السفينة . وأرقت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التي قام بها موظفي الحكومة البريطانية والتي أعدها « مجلس التجارة البريطاني » حسب توصيات المؤتمر الدولي للتجارة لتكون صالحة للاستعمال في قناة السويس (٢)

(1) Lord Derby to Elliot, 2,7 1874, Parl. p. Egypt. 2 (1876)  
No. 2.

(2) Ibid.



## ٤٤٤

وقام هنري اليوت — سفير إنجلترا بالاستانة — بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية (١) .

هذا وكان ملاك السفن في شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة ، بعد تطبيق رسوم المرور ، عما اذا كانت توصيات المؤتمر الدولى للحمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بفرضها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٩ . ولكن لورد دربي رأى أن الفرق في الزيادة بسيط إذا ما قورن بالرسوم الجديدة المنضمة الرسوم الاضافية . وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها في القناة . وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلاشك من افتتاح قناة السويس . وكانت ستضار إذا فشلت شركة القناة في الوفاء بالتزاماتها (٢) . واضمح من ذلك رغبة دربي نهضة خواطر ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى العديدة .

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب موظفي شركة قناة السويس . وانتهالت الشكاوى على كل من مجلس التجارة البريطانى ، Board of Trade ووزارة الخارجية البريطانية . وفي الوثائق البريطانية المنشورة في مضابط البرلمان البريطانى يجد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام الحمولة الجديدة ، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة . دون النظر لشهادات

(1) Elliot to Derby, 22.7.1874 Parl. p. Egypt 2 ( 1876 ) No. 6. p. 4.

(2) Parl. P. Egypt 5 ( 1876 ) p. 10.; Cf. Fitzgerald, Op. Cit, Vol. 2, p. 242.

## ٢٥٠

الجمولة التي تحملها السفينة. ووجود فارق بين الحولتين لمصلحة شركة قناة السويس. وقد اخترت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر. فنجد منها احتجاج شركة P & O البريطانية لمجلس التجارة البريطاني لقيام موظفي شركة قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها : « بكين » Pekin وترتب على قياس الشركة زيادة في الحمولة قدرها ٣٠١ رطلًا زيادة عن حمولة السفينة المسجلة. وذلك بسبب عدم استئصال بعض غرف الطاقم مثل الضابط الإداري Purser والطبيب فيها من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع طبيب على السفينة لخدمة طاقمها. وعلى ذلك طلب « مجلس التجارة البريطاني » بعد أن تأكد من أحقية شركة P & O من لورد دربي، أن يقدم احتجاجا للحكومة العثمانية بهذا الموضوع (١).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, Prompt بشكاوى تفيد عدم شرعية رسوم المرور التي قدرتها شركة قناة السويس. فقد اتضح من التفسيرات التي قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرف بطريقة غير شرعية، وأنه ليس لها السلطة للتصرف بهذه الطريقة. وأرسل لورد دربي إلى هنري أليوت بالاستانة يخبره أن الوسائل التي يجب اتخاذها من جانب الباب العالي هي قيامه بتنفيذ سلطاته من خلال مبعوثه في مصر (يقصد الخديوي) الذي عليه أن يراقب إجراءات الشركة ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة. وعلى ذلك فإن حكومة جلالة الملكة لن تزعج حكومة الباب العالي بمثل تلك الشكاوى. فدى لسبس نفسه اعترف بحق الخديوي وسلطاته في مسألة رفع رسوم المرور والتي رجع فيها للباب العالي. ولهذا فإن حكومة إنجلترا تحت الباب العالي على إعجاب شركة

(1) Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. Par. P. Egypt 2 (1876) No. 10. pp. 5 - 8.

## ٢٥١

التفتاة لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية في دفع رسوم المرور غير الصحيحة وترك للباب العالي سلطة التصرف في هذا الموضوع (١).  
وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teazer (٢) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (Troop ships) قدامتجت هي الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تصاريح لذلك (٣). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من الصعوبات التي واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التي تحملها سفنهم ، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقاً لقواعد مؤتمر الحمولة الدولي بالقسطنطينية (٤).

(1) Derby to Elliot, 17. 8. 1874, Par. P. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 - 9.

(٢) حصلت الشركة ٢٤٧٧٠٦٥ استرليني زيادة في الرسوم بدون وجه حق ، وطلبت السفينة رد المبلغ ورفض دي لسيس وأرفق جدولاً بطريقة احتساب الرسوم :

Admiralty to Tenterden ( بوزارة الخارجية )

Par. p. 14. 9. 1874 Egypt 2 (1876) No. 16

كذلك احتجت وزارة البحرية على اختلاف الرسوم على السفينة الأخت Hart sister ship. أى طبق الأصل . ولكن اللورد دربي رأى عدم إثارة الشكوى نظراً للفروق الطفيفة راجع :

Admiralty to Tenterden, 30. 10. 1874, Par. P. Egydt 2 (1876) No. 36, p. 27.

(3) Admiralty to Mr. Lister, 7. 10. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(4) Stanton to Derby, 1. 10. 1874, Par P. Egypt 2 (1876) No. 27.



أما ملاك السفينة البريطانية : Hankow ، فقد قدموا احتجاجاً شديداً للورد  
دربي لأن مندوبي شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بمرفقهم بزيادة ٠ ٤  
طنا عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة ، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة  
التي تحملها السفينة صادرة من « مجلس التجارة البريطاني » . وذكر ملاك السفينة  
أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بإزدراء . وطالب ملاك السفينة  
من الحكومة البريطانية التقدم باحتجاج ، لدى الشركة ، على سلب الشعب البريطاني  
وعدم اتباع سياسة ضعيفة كتلك السياسة التي إتبعتها الحكومة السابقة (١) . وردت  
وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع ، ويشغل بالها مسألة  
إعادة قياس السفن البريطانية التي تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق  
قواعد القسطنطينية (٢) .

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية « Mesopotamia » العديد من المشاكل  
للا شركة فقد إصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة ،  
وعند عبورها التالى للقناة منعتها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلافيات التي  
أصابته الكراك . وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيه إسترليني أى ما يعادل

---

= طلب ستانزون من مستر بيرسيفال Perceval - نائب القنصل البريطانى في بورسعيد -  
أن يعمد بتفصيل عن هذه الوقائع ليستطيع تقديمها وإجراء تقرير عنها لإدارة الشركة  
بالإسكندرية ، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة  
البريطانى ومع ذلك تجاهلتها الشركة - وراجع :

Stanton to Derby, 2. 11. 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 30.

(1) Messers, Watts Milburn and Co, to Derby, 2. 12. 1874,  
Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(2) Tenterden to Messers Milburn, 9. 12. 1874, Par. P. Op  
Cit No. 60, p. 40.

١٠٠٠ فرنك ودفعت السفينة التعويض مع الإحتجاج . ويعلق نائب القنصل البريطاني ببور سعيد : « Perceval » على ذلك ، بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية . وحيد لورد دربي عرض قضية السفينة « ميزوبوتاميا » على المحاكم المصرية . ولستفسر دربي من سقانتون ، عما إذا كانت تقارير « بير سيفال » بخصوص سوء معاملة موظفي شركة القناة ، قاصراً فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول ، عندئذ يتحتم تقديم حالات عديدة يمكن عن طريقها للحكومة البريطانية الإحتجاج على عدم المساواة في المعاملة بين الدول في عبور القناة ، وفي ذلك مخالفة صريحة — في نظر دربي — لعقد امتياز الشركة . وأن هذا سند قوي لحث حكومة الباب العالي لإلزام الشركة بالمساواة في المعاملة (١) .

وعلق Trevor — بمجلس التجارة البريطاني — على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله : « أصبح المهتمون بقناة السويس يرون في تصرف هؤلاء غير الملتزمين ، وفقدان الأمل فيهم ، كل ذلك يؤكد بأن ملكية هذا المرفق العالمى وجعله مشروعا طامياً

---

(1) Derby to Stanton, 11, 12, 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 61. p. 40.

أرسل الممثل القانونى لشركة قناة السويس Malenfer الى محافظ بور سعيد في ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دفع ١٠٠٠ فرنك نتيجة للاضرار التي اصابته الكراكات الناهية لقناة السويس ، وذلك بناء على المادة ٦ ، ١٠ من لائحة الملاحة بالقناة ، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة السويس للسفينة ميزوبوتاميا بعبور القناة بناء على شروط امتياز ١٨٥٦ فأعلن أن هذه الشروط لا تلزمنا وقال : ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المدينون بها وبذلك نسمح لكم بعبور القناة برسوم المرور ، لأن مهمتنا ومهمة جميع موظفي الشركة هو حسن ادارة القناة وجعلها صالحة للملاحة المالية . رسالة Malenfer

الى محافظ بور سعيد في ١٩/٩/١٨٧٤ Par. P. No. 26. Op. Cit.

حتى تنتهى تلك المصاعب . وأنه ان تلتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق المائى فى يد شركة خاصة ، (١) .

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانية، إثارة ضيق أصحاب الشركات الملاحية ، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى ، غير القناة الحالية ، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرانفيل وزير الخارجية البريطانية يخبره بأن الخديوى إسماعيل على إستعداد للنظر فى مشروع إنشاء قناة ملاحية جديدة من الاسكندرية إلى السويس (٢) . وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنهم لم يخرج لحيز التنفيذ (٣) .

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الإحتكام القضاء فى المنازعات التى تنشأ بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها . ورأى ستانتون — قنصل بريطانيا فى مصر — أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الاسكندرية المختصة (٤) .

---

(1) Complications and difficulties will be endless so long as this great highway of nations remain in the hands of a private company, Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 248.

(2) Stanton to Granville, 24 9. 1872, Parl. P. Egypt 18 (1883) No. 1.

(3) Hallberg, Op. Cit. pp. 228, 27. 3. 74; Cf. Wilson, Op. Cit. p. 64, Hoskins pp. 432 - 436.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 26. p. 23.

كما رأت الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هي جهة الاختصاص للنظر في القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس (١) . وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصري وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexandria هي المحكمة المختصة التي يجب أن ترفع إليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور ، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن الضغط الدبلوماسي سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك . إلا أنها لم تستبعد المشاكل التي سيثيرها دى لمبس وإحتمال إثارة غيرة الباب العالي أو دول أخرى قد تعارض لإعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة (٢) .

كذلك لفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذي وقعت فيه برفضها إستسلام التعليلات والوثائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على طاق الشركة ، وأن البوليس المصري سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التي قد تحكم بها المحاكم المحلية ضد الشركة (٣) .

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس ، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد أصطبغت بطابع يوحى بأن القناعة عمل فرنسي . فشق قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية ، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيين ،

(1) Derby to Stanton, 2.7.1874, Parl P. Egypt. 2 (1876) No. 1. p. 1.

(2) Stanton to Derby, 15.7.1874, Parl. P. Op. Cit. No. 4. p 3.

(3) Nubar to Stanton, 16.11.1874, Parl, P. Op. Cit. No. 173. p. 128.

وهذا عمل إعراف به ودونه تاريخ الحضارة (١) .

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس باعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطة القنصلية الفرنسية لأن هذا يتعارض مع المبادئ المعقدة بين الشركة والحدوى، وأن مشاكل المساهمين فيما بينهم تنظرها المحاكم الفرنسية، أما مشاكل الشركة والحكومة أو الشركة والأفراد فتتظرها المحاكم المحلية. ورفضت الحكومة البريطانية تفسير كلمة Treaties بأنها المحاكم القنصلية المحلية وأن هذا تفسير خاطيء لا تقبله حكومته انجلترا (٢) .

ولتبعه لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وعملية إعادة قياس سفنهم لاستعمال مجلس للتجارة البريطانى، سفير إنجلترا بالإستانة للبحث فى هذا الموضوع، وحث الباب العالى لمباشرة سلطاته. فحصل هنرى إليوت بعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس، وعدم التأخير (٣). وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنرى إليوت وجده مطابقا تماما لوجهة نظر الحكومة البريطانية، وطلب من الحدوى دراسة هذا الموضوع بنفسه، والإستفسار عنه واتخاذ الخطوات الضرورية فى هذا

(1) Parl. P. Egypt 5 (1876), attitude of French Government. p. 7.

يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حثت ان هى أقرت إشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صحتها رسميا بمصبة فرنسية، وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول وأما طابع دولي. وأن هذا سيثير ضدها الدول عامة وانجلترا خاصة.

(2) Derby to Station, 11. 12. 1875, Egypt 2 (1876) No. 174, p. 130.

(3) Elliot to Derby, 18. 1. 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 81. p. 52.



الموضوع (١). إلا أن الجنرال « إجناتيف » - سفير روسيا بالإستانة - طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لحين التوصل إلى تفاهم مع شارل دي لسبس الذي كان موجوداً بالإستانة للتفاوض آنذاك (٢) .

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الحمولة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للعقد المبرم بينها وبين الخديوى فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم احتجاجها في نفس الوقت : « Objectionable wording » . لذلك لفت دري نظر الباب العالي لهذه « الصيغة الاعتراضية » التي تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور لجميع السفن المارة بالقناة، وذلك اعتباراً من ٢٩ إبريل ١٨٧٤ وهو تاريخ تنفيذ شركة القناة لقرارات مؤتمر الحمولة الدولي (٣) .

وكانت الشركة تبعث في الوقت نفسه كل شهر بإحتجاج رسمي إلى الباب العالي تحمله فيه مسئولية خسارة الشركة ، وخرق عقد الإمتياز ، وذلك عن طريق الخديوى إسماعيل لرفعه للباب العالي ونص هذا الإحتجاج والتحفظ :

« La Compagnie du Canal de Suez rend responsable la Porte-Ottomane de la perte resultant de l'application d'un tarif imposé par la force militaire, avec l'ordre de prendre possession du Canal de Suez, "pour" la restitution en être pour-

---

(1) Elliot to Derby, 21, 4. 1875 Parl P. Op. Cit. No. 192. p. 91.

(2) Ibid.

(3) Derby to Elliot, 11—11—1872, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 42, p. 31.

suivié par tous les moyens que de droit. (١).

وكان دى لسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها : « مادة النهب » ( The act 'of spoliation ) ويستدل دى لسبس على ذلك ، بكتيب نشره أحد الانجليز بليونبول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية للدولة ، بأنه « سرقة دولية » (٢) .

ولقد أمارت تلك الاحتجاجات الدورية ، والتي كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالي - فأرسل يخبر شركة القناة بأن الخوالة التي أقرها مؤتمر القسطنطينية الدولة لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المشتركة في المؤتمر ، وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة (٣) .

(١) كانت الشركة تنشر كل شهر بجريدتها المعروفة باسم Bulletin Décadaire احصائية بالسفن المارة بالقناة ، والحسابة الناتجة عن تطبيق قواعد القسطنطينية وهناك لتلك الاحصائيات عن شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت قناة السويس ١١١ سفينة بلغ اجمالي جولاتها ١٣٠٢٦٣٩٣ طنًا والرسوم على أساس ١٠ فرنكات لكل طن سعة حقيقية: سنت فرنك

$$٢٣٠٢٦٣٩٣ =$$

$$٢٠٣٥٨٥٦٣٩ = \text{والرسوم حسب قواعد}$$

القسطنطينية

$$٢٦٦٥٦٧٥٤ = \text{فروق الرسوم}$$

إذن الحسابة توازي ١١٥٨ / راجع :

Bulletin Décadaire, No. 145 2 - 1 - 1876.

(2) Properly stigmatized as, "International robbery"

Fitzgerald, T. ii. p. 246.

(3) Safwat Pasha to Musurus, 21. 7. 1875 Parl: P. Egypt 2

(1876) No. 168. P. 124.

لم يجد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول ، الذي اتبعه  
دى لسبس في أزمة رسوم المرور ، والذي أدى إلى هزيمته ، لذلك لجأ إلى اتباع  
أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلا من المواجهة . وركز جهوده على  
انجلترا والباب العالي .

لهذا نجد دى لسبس غداة تنفيذه مقررات المؤتمر الدولي للحمولة يسارع إلى  
إغراء إنجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها  
من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها . وذلك حتى تظل  
قناة السويس صالحة للملاحة ومتطورة مع تطور بناء السفن . وفي هذا مصالحة  
للسفن البريطانية التي تمثل أكبر نسبة في السفن العابرة للقناة . وبالنسبة للباب  
العالي فقط استخدم معه دى لسبس أسلوب الضغط الدبلوماسي والمفاوضات  
بالإستعانة بنفوذ الحكومة الفرنسية ، عن طريق تقديم مقترحات جديدة تهدف  
إلى خروج الشركة من أزمتها الحالية تزودها بالوسائل المادية التي تساعد على  
إتمام عمليات تحسين القناة (١) .

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لسبس اسم : « مرحلة  
تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة » Nouvelle Proposition de  
" Conciliation " .

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة في سنواتها الأولى  
نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد . فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 259.

( راجع رسالة سفير فرنسا بإنجلترا إلى الخارجية الفرنسية في ١١/٥/١٨٧٤ ) .

(2) Bulletin Décadaire, 2 aout 1875, No. 130. p. 70

بصورة مؤقته وسريعة حتى يكون افتتاح القناة في الموعد المحدد ، فلم تصل كثيراً من أجزاء القناة للعمق المقترح وهو ٢٦ قدماً و ١٠ الشبذورات ، التي كان من المفروض أن توضح المجرى الملاحي الرئيسي ، لم تكن في الحقيقة ، في أجزاء كثيرة منها سوى أوتاد خشبية : Logs . كذلك لم تستكمل علامات الإشارة على ضفتي القناة ، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد (١) . وكان المدخل الشمالي للقناة في البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمي النيل وكانت ضفاف القناة آخذة في الانهيار ، وضخميات القناة خطيرة على الملاحة نفسها (٢) .

وفي الواقع كانت هذه الأشياء جميعاً في حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة ، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة ليقدم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس (٣) .

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات ، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التي عانتها الشركة من جهة والمشاكل السياسية التي رأيناها من جهة أخرى ، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو د برنامج عام ١٨٧٦ ، بعد ماتم الوفاق بين دى لسبس والحكومة البريطانية كما جرى . وكان البرنامج الثاني لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطاني لقناة السويس والمعروف باسم د برنامج لندن ١٨٨٣ ، (٤) .

(1) Hoskins, British Routes to India, pp: 453—454.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2, p. 251.

(3) Ibid.

(4) Funck Brentano Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947. pp. 107—108.

## ٢٦١ -

لهذا سعى دى اسيس لمقابلة سفير إنجلترا بفرنسا - لورد ايزونز - فى ( ١١/٧/١٨٧٤ ) وطلب منه ابلاغ وزير خارجية إنجلترا بأن شركة قناة السويس مهتمة بالبحث عن زيادة فى دخلها حتى تتمكن من تحسين قناة السويس بالاستعانة بمحفظها فى رسوم رسو السفن بميناء بور سعيد ، وهو الحق الذى كفلته نصوص عقد امتياز الشركة ، ورأى أن ذلك سيكون مثير للاعتراض والرفض وأنه من المرغوب فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادلة . ومن ثم عرض دى اسيس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص فى الآتى :

أولاً : السماح للشركة بزيادة رسم « الفرنك » الذى كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته فى الحصول على قرض للشركة بضمان هذه الزيادة . وطلب ألا تثار مصروفات من جانب إنجلترا أيام السماح للشركة بذلك (١) .

ثانياً : الاستمرار فى تحصيل الرسوم الاضافية التى وافقت عليها اللجنة الدولية للحمولة ، لمدة عشر سنوات ، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة التى تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل عام إلى أن تتلاشى كلها خلال ست سنوات . وأشار دى اسيس إلى أن الخطوة المحتملة فى إضافة رسم فرنك واحد ( المذكور فى بند أول ) زيادة على الرسوم الاضافية ، وبعد عشر سنوات يبدأ فى تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام . أو أن يوقف تحصيل رسم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به .

(١) هذا الرسم الاضافى ( فرنك واحد ) لم يتم والذى سبق للباب العالى أن منعه للشركة عام ١٨٧١ ولم تطبقه الشركة آنذاك - أنظر :

Parl. P. Egypt, No. 5 ( 1876 ) Canal dues, P. 6.

## ١٢٦

وأضاف دى لسبس للسفير البريطاني أنه مهم جداً بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة إنجلترا . ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الاستانة سيكون من السهل عندئذ لدى لسبس أخذ تصديق الباب العالى والحدوي دون صعوبة . وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف . وأضاف للسفير أن هذه آرائه الشخصية . ولم تعرض بعد على حملة الأسهم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام إنجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات .

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى لسبس حول هذه النقاط . ونصح ليونز فى رسالته إلى دربي ، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى لسبس إلى الاستانة (١) .

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربي هنرى اليوت - سفير إنجلترا بالاستانة - علماً برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى لسبس فى هذه المسألة . وأن اتمام أى شئ يجب أولاً وأخيراً أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى . وأيضاً ضرورة استشارة الدول البحرية ، وأن يراعى عند التفاوض مع دى لسبس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء . وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها ، فى تحسين الملاحة بالقناة والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمي : Silting - up عند مدخل القناة فى البحر

(1) Lyons to Derby, 11. 7. 1874, Parl. P. Egypt 2 (1876)

المتوسط. ذلك لأن مهندسى القناة لم يقدرُوا بعناية هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم  
واصلاحاتهم كافية . كذلك أوصى درين بضرورة لفت نظر دى لسبس لهذا  
الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة  
بزيادة الرسوم . كما رأى ضرورة توضيح الاحتياجات والأعمال المطلوبة  
المقترحة وتكاليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة إنجلترا والباب العالى والدول  
البحرية الحكم على هذه المقترحات ، ومعرفة مدى ما تحتاجه من رأسمال وضرورة  
إرسال المقترحات التى سترفع إلى الباب العالى ، أيضا إلى الدول البحرية (١) .  
وانتهز دى لسبس فرصة قبول إنجلترا لفكرة بحث مشروعه فواصل نشاطه  
وجهوده على مراكز القوى المؤثرة فى مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة  
تولت زمام الحكم فى إنجلترا وهى حكومة المحافظين برئاسة دزرائيل ( ١٨٧٤-  
١٨٨٠ ) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم . وكان هناك  
هدف آخر من تحرك دى لسبس بمقترحاته الجديدة ، وهو محاولة لإبطال مقررات  
مؤتمر الاستانة للحمولة ، وذلك لمواصلة تحصيل الرسوم المرتفعة من السفن العابرة  
للقناة . وعلى هذا الأساس فكر فى إرسال ابنه شارل للاستانة . وهنا تبدأ  
مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى ، تميزت كما يصنفها فيتزجيرالد ، بكل الأحداث  
الصريحة واللتوية للسياسة الشرقية :

“ Characterized by all the ingenious and tortuous incidents of  
the Eastern policy” (٢)

زار دى لسبس ليونز وأخبره بإستعداداته للذهاب شخصياً أو إرسال ابنه

(1) Darby to Elliot, 3.8.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No.  
7 p. 4.

(2) Fitzgerald, Op, Cit, T: 2, p, 251.

إلى الاستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة : « equitable arrangements » ، فقد كان لزاماً على الشركة الحصول على وسائل لإصلاح وإتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية ، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراعاً آخر . والمج دى لسبس أنه إذا بدأ الباب العالي مرة ثانية استشارة الدول الأوروبية في هذه المسألة ، فإن ذلك سيجعل من الصعب الحصول على موافقتها بالإجماع مثلاً حدث في مؤتمر الجولوة بالاستانة (١) .

وفي الحقيقة كان إيفاد شارل دى لسبس للاستانة ثم « ماريوس فونتان » إلى لندن — كما سيوضح فيما بعد — يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسي . فكانت إنجلترا تراقب تحركات دى لسبس بحذر وأحبطت كل مشاريعه . وكانت الاستانة مركزاً للنشاط الدبلوماسي للدول ، للتأثير على الباب العالي .

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية .

“ The Suez Company would certainly seem to be an admirable school for Eastern Policy ” (٢)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى لسبس صراحة ، وإنما وضعت أمامه العراقيل وانحذت نفس الأسلوب الذي اتبعته في مؤتمر الجولوة الدولي بالاستانة .

(1) Lyons to Derby., 31.8.1874, Parl: P. Egypt. 2 (1876)

No. 13 p. 10.

(2) Fitzgerald, Op. Cit, p, 254.



أرسل فرديناند دي لسبس ابنه شارل إيمى دي لسبس : Ch. Aime De Lesseps (١) إلى الاستانة فوصلها في أول أبريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دي لسبس على الباب العالي وأخذ تصديقه عليه . وقد تلقى شارل دي لسبس النصح من سفير فرنسا بأن عليه أولاً أن يحصل على تفهم سفير إنجلترا بالاستانة للموضوع . وأفهم هنري اليوت شارل دي لسبس بأن أى زيادة في رسوم المرور سيقع ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية (٢) . وكان شارل دي لسبس يأمل أن تعيد إنجلترا النظر في موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالي . فذكر شارل في رسالته إلى والده في ١٢ أبريل ١٨٧٤ : « د وكنا نعتمد بالأكثر على اهتمام تركيا المستولة أولاً وأخيراً عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط في خرق الفقرة الرئيسية في عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ انتهاء القناة ، ولكن الباب العالي يعتبر مسئولاً عن ذلك العمل غير المعقول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة . فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى بحماية الشركة وتعظيم الحكومة المصرية لها » (٣) .

وفي نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجهود شارل دي لسبس بالاستانة عن طريق إجراء محادثات جديدة . فأخبر سفير فرنسا بالاستانة المصدر الأعظم ووزير الخارجية التركي وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسى بالاستانة ،

(١) شارل ابن دي لسبس وبشغل في نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة

شركة قناة السويس .

(2) Lister to Farrer, 7.4.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)  
No. 105 p. 80.

(3) Bulletin Décadaire, No. 130, 2.8.1875.

بأنه ليس في نيته الدخول في هذه المفاوضات شخصياً وأن المشكلة أصلاً ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتشغيل القناة أو لدفع فوائد حصة الأسهم . وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام وحاجل لا ينتظر للتأخير نظراً للتطور المستمر في بناء السفن . وعلى ذلك يجب أن تتطور القناة لتتلائم مع تطور بناء السفن (١) ويذكر السفير الفرنسي في رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : « أنه على الرغم من أن لغة الصدر الأعظم كانت تنم عن تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالي والحكومة العثمانية لحل المشكلة ، إلا أنه من الواضح تماماً مبدئياً تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه .

ويذكر فيتزجيرالد أن الصدر الأعظم — بشخصيته المناقفة : The Vizier with characteristic duplicity قد شكى للسفير الفرنسي من تدخل الدول في شؤون إدارية محضة ، وأن السفير الفرنسي استطاع أن يؤثر على تفكير الصدر الأعظم بأن موضوع له أن الحكومة التركية أو تكبت خطتين كبيرين وذلك عندما تركزت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية ، وتركزت لمؤتمر دولي أن يكون محكمة قضائية تقرر العلاقة بين الباب العالي وشركة قناة السويس (٢) .

وفي الحقيقة يجد الباحث في هذا القول تعاملاً من الكاتب البريطاني على موقف الحكومة التركية ، والتي نلتبس لها العذر في موقفها إزاء الصغرط الدبلوماسية

(1) Voisin, T. 2. OP: Cit. pp. 268—9.

(رسالة سفير فرنسا بالأستانة إلى وزارة الخارجية الفرنسية في ١٨٧٥/٤/٦)

(2) Ibid, pp. 269—270.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, T. 2 p. 252.

الرهيبية التي تعرضت لها من انجلترا وفرنسا أكبر دول أوروبا آنذاك ، ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الانجليزي - الفرنسي حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك وعن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكي تستفيد هي من ذلك .

وفي الوقت الذي كان السفير الفرنسي بالاستانة يواصل جهوده الدبلوماسية ، كان شارل دي لسبس يحري معادلاته مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك . فيذكر شارل دي لسبس في خطابه الذي أرسله لوالده بتاريخ ١٢ أبريل ١٨٧٥ : «أصررت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالي وترغب الحكومة التركية في حل المسألة بنفسها ، ولكن في الحقيقة ليس في استطاعتها التخلص تماماً من هذه الوعود ، التي - لسوء الحظ - أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدولي للحمولة - وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية . ولكن سوف تكون في الحكومة بالارتباط الشفوي مع مختلف السفراء ، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا . وهذه الأشياء وإن كان لها طابع مظهري ، إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها . وأن الباب العالي يهتم قبل كل شيء بالرأي الذي تعطيه الحكومة الانجليزية ويقال أن السفير الانجليزي مطالب أن يسهل إيجاد حل مناسب للشركة » (١) .

ثم زار شارل دي لسبس السفير هنري اليوت وأوضح له بأنه قادم لمناقشة مسألة أهم ال : *Question d'affaires* ، وليس مسألة سياسية ، وأن التجارة البريطانية باعتبارها الأكثر اهتماماً برخاء القناة ، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل حاجة التجارة العالمية وحقوق الشركة في نفس الوقت ، كما

أوضح شارل للسفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد مسئولية الحكومة البريطانية إزاء  
الشكاوى التي سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة في السنوات القادمة  
وذلك في حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن  
العبور ، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية . ولكن في حالة ازدياد  
دخل القناة سترتب عليه بالتالي إزداد مصروفات التحسين . وفي حالة الاستمرار  
في ارغام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التي تسبب الخسارة فسوف تصرف  
الشركة أموالاً أقل (١) . كما ذكر شارل هنري اليوت أن هدف زيارته هو زيادة  
المبالغ اللازمة للحفاظ على بقاء القناة صالحة للملاحة . ولم يكن من الممكن  
عمل ذلك من دخل القناة الحالي الذي يذهب جزء منه للمساهمين بربح قدره ٥٪  
والمبلغ الباقي يكاد يكفي بقاء القناة كما هي في حالتها الراهنة . وعندما استفسر  
هنري اليوت عن الوسيلة التي يراها للحصول على المبالغ التي يريد ، عرض عليه  
شارل دي لسبس اقتراحه ويتلخص في الآتي :

- ١ — زيادة معدل رسوم المرور الحالي وهذا في رأيه سيخلق المعارضة ، أو :
- ٢ — تأجيل تخفيض الرسم الإحتياقي والمقدر له نصف فريك للطن عن كل سنة ،  
والمستظر لإجراؤه في نهاية العام القادم . ورجح شارل دي لسبس هذا الرأي  
الثاني (٢) .

وفي نفس الوقت طمأن هنري اليوت شارل دي لسبس بأن حكومة إنجلترا تميل  
لبحث مقترحاته بروح ودية ، ولكنها في نفس الوقت لا زالت تذكر مسألة  
تصميم شركة قناة السويس على إهمال قرارات مؤتمر الخوالة الدولي ، وكذلك

(1) Ibid, pp. 7—8.

(2) Elliot to Derby, 6.4.1875, Parl P. Egypt: No. 2 (1876)  
No. 115 pp. 84—85.

الباب العالي واجبار كل سفينة الخضوع لإجراءات إعادة قياسها بمعرفة مندوبي الشركة بدلا من أخذ الرسوم على شهادة حمولة السفينة . عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها في باريس إذا ما وجد استجابة لإقتراحه الحالي لدى حكومته ، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حمولة السفينة الخاصة بقناة السويس ، فذكر أنها ليست مستقندا رسمياً (١) ورغم تأكيدات شارل دى لسبس ، فإن هنري اليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالي للرد على مذكراته التي أرسلها بخصوص شكوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضاً لإرسال التعليمات الضرورية للخطوى (٢) .

هذا وعندما طلب صفوت باشا — الصدر الأعظم — المشورة من هنري اليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة إلا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية . وأن يوضح ذلك لدى لسبس لكي يرسل مشروعه لتلك الحكومات . وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالاستئذان . نصحه اليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالاستئذان البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم وأكد صفوت باشا له أنه إن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك (٣) .

بعث هنري اليوت إلى دربي — وزير خارجية إنجلترا — يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته في مناقشة مشروعه بروح ودية محدود الأمل في أن

(1) Elliot to Derby, 7. 4 1875, Parl. P. Op. Cit. No. 116.

p. 87.

(2) Ibid.

(3) Elliot to Derby, 21. 4 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876)

No. 122. p. 89.

يلقى مساعدته للتوصل إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه في الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين في بداية يوليو . وأبدى هنري اليوت رأيه بأن الباب العالي لا يستطيع وحده التصديق على هذا الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولي للعمولة والتي تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقاً على أى إجراء مثل هذا . وكان من رأى هنري اليوت ، أن على شارل دى لسبس — اختصاراً الوقت — الاتفاق مع الحكومة البريطانية ، بدلاً من الحضور للاستانة . لأن إنجلترا هي الدولة الممثلة للسفن التي سيقع عليها أكبر عبء في الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد . ثم أضاف أن الحكومة الانجليزية ستقنظربعين التقدير المطلوبة وتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، وكذلك مصلحة شركة قناة السويس ، وأن الحكومة ستقرر الفوائد التي ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس . وأن أسلوب البرقيات في هذه الحالة ليس وسيلة مجدية في مثل هذه الأمور الهامة التي في حاحه الى دراسته عميقة . وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون فرنك . سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقي للأعمال المتعلقة بتحسين ميناء بور سعيد (١) .

وبناء على نصيحه هنري اليوت اشارل دى لسبس ، بدراسه الموضوع مع الحكومة البريطانية، أرسل دى لسبس أمراً بالتوصية لدى مديري الشركة بإرسال

---

(١) أرفقت مع رسالة هنري اليوت الى دى لسبس وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والمقدمة من دى لسبس ويمكن الرجوع اليها لمعرفة تفاصيلها . وكان اجمالي المبلغ المقترح للمشروع : ٤٠٥٦٢٣٧٥ فرنكا منها ٣٧٥١٨٣٢٨ فرنكا لتعميق القناة وعمل التكمييات لاضفاف القناة ، ومشآت القناة نفسها أما المبلغ الباقي وقدره ١٢٣٧٥٠٠٠ فرنكا فكان مخصصاً لتحسين ميناء بور سعيد ، وانجى الوثيقة السابقة (رقم ١٢٢) ؛

مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح العداوة التي مازالت سائدة . ونصح دى لسبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور . وأيضاً إيقاف عملية إعادة قياس السفن (١) .

واضح من هذا محاولة دى لسبس ترضيه الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة .

وفي نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لسبس للمصالحة والتفاوض مع إنجلترا والباب العالي . فنجد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها في لندن ، أنه نظراً لحاجة شركة قناة السويس إلى مبالغ إضافية لتحسين القناة . وبعد مرافقة الباب العالي ، فان شارل دى لسبس قد قدم مذكرة لرفعها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم اضافي آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الاضافية ، وكانت الوزارة تعبد الاقتراح الأخير ، وأوضحت أن مجلس إدارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد : « ماريوس فونتان » : « Marius Fontaine » ، — سكرتير عام الشركة — تحت تصرف حكومة إنجلترا . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن ، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمسؤولين الرسميين . باعتبار أن له صفة شبه رسمية « Semi - official » ، (٢) .

---

(1) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, Parl P. Egypt 2 (1876)  
No. 132 p. 92.

(2) Decaz to Gavard, 5. 5. 1875, Parl. p. Ibid., No. 139,  
p. 99.

وفي نفس الوقت أرسل دى لسبس إلى دزويل (رئيس الوزارة البريطانية آنذاك) في ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعد أن اتفق مع دوق ديكان — وزير خارجية فرنسا — قد أوفد «ماريوس فونتان» إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة إنجلترا موافقة على إعطاء الحرية للباب العالي للتفاوض في مسألة الاتفاق الخاص برسوم المرور بالقناة. وأشار دى لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولا لدى سيد هنري اليوت بالاستانة، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل إنهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة لغرق «عقد عام» : «Contract public»، كفل حقوق المساهمين (١).

وأخذ مجلس التجارة البريطاني يناقش مقترحات دى لسبس ويفندها. فأعلن موافقته أول الأمر على الانجاء الذي أبداه هنري اليوت بخصوص القرض الذي يطلبه دى لسبس لتحسين القناة. إلا أنه قبل البت في هذا القرض ينبغي اقتناع حكومة إنجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفي بالغرض، كما رأت ضرورة تنسيق العمل والنشاور مع الدول المعنية (٢).

ورأى مجلس التجارة البريطاني أن دى لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحركة بالاستانة على الرسوم الإضافية (٣)؛ في الوقت الذي ازدادت فيه حركة الملاحة بقناة السويس. وفق تقارير الجمهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥.

(1) Bulletin Décadaire No. 130. 2. 8. 1875. p. 8

(2) Mr. Trevor (بمجلس التجارة) to Lister (بالخارجية) 10.4.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 109 p. 82.

(٣) راجع الفصل الثاني - مشكلة رسوم المرور.



وعلى هذا فإن دخل القناة سيتجاوز في ذلك العام ٢٠٠.٠٠٠ رطلًا ، وبذلك فإن رسوم المرور الإضافية ستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك في الأعوام القادمة . وعلى ذلك فإن الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الإضافية من أجل مصلحة المساهمين . في حين أن مؤتمر الاستانة الدولي للحمولة كان أكثر من عادل في قراراته الخاصة بالرسوم الإضافية إزاء شركة قناة السويس ، وأن زيادة حركة الملاحة في القناة واضحة . ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادي لقناة السويس وقيمتها الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٣٥ فرنك ، في الوقت الذي لا تحصل فيه السفن التجارية العابرة للقناة على أرباح . وأكد تقرير مجلس التجارة البريطاني أن الشركة التي يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنك تقوم بالإقراض وليس بالإقتراض ، وأنها قادرة على أتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض . ويراعى أنه قد نص في عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين ، وهذا ما لم تفعله الشركة . هذا بالإضافة إلى أن الشركة لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التي صرح بها عقد الامتياز — وهي ١٠ فرنكات — بل منحها المؤتمر الدولي للحمولة بالاستانة زيادة ٣٠٪ من رسوم المرور . وعلى هذا فإن مجلس التجارة البريطاني طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة في رسوم المرور التي تطالبها الشركة (١) .

تلك صوره محزنة للجشع من جانب طرفي النزاع : الشركة والحكومة

(1) Plummer ( رئيس مجلس التجارة ) to Derby, 5.6.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 148. p. 105.

البريطانية كل منهما يعمل لمصلحته بأناية شديده دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استقرت حقها بنأيم قناة السويس ساهمت في رخاء العالم بتحصين هذا المرفق في سنوات بسيطة فزاد للفاطس من ٣٥ قدما (قبل النأيم) إلى ٣٨ قدما في فبراير ١٩٦٤ د وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ مترا مربعا إلى ١٨٠٠ مترا مربعا . وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة .

ولم يمكنت ماريوس فونتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسي في اتصال مع الكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مؤتمر الخوالة الدولي — إلا أن دي لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الانجليزية تعتقد أنه يرغب في التفاوض معها أو إعطائها أى اشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة ايرادات ومصروفات شركة قناة السويس . فقد كان دي لسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هي شركة خاصة ، ولا يعترف لأى دولة بالحق في رعاية شئونها الادارية . كذلك خشى من مسألة قيام انجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مشاورات شارل دي لسبس بالاستانة مع هنرى اليوت ، فتسكون ايرادات ومصروفات الشركة تحت اشراف انجلترا وفى هذا تدخل فى شئون ادارة الشركة . وهذا ما يرفضه دي لسبس . لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فونتان من لندن فى ١٦ ، ١٧ مايو ١٨٧٥ (١) . وبذلك فشلت بعثة فونتان للندن ، وأخذ دي لسبس يهاجم السياسة الانجليزية بعنف ، ووصفها بأنها لا تتمشى مع مبادئ انجلترا العامة فى الحرية واحترام الملكية

الخاصة ، وتبناها طرقاً دبلوماسية ملتوية (١) . ومن العجيب حقاً أن يعتبر  
دى لسبس شركة قناة السويس ملكية خاصة : « Propriété Privée » .

من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخذت موقفاً معارضاً  
لمقترحات دى لسبس ، ووضعت له العراقيل لاحتباطها . فلقد أخبر دى ليونز أن  
ما تطلبه شركة القناة في مشروعها هذا إنما يعتبر تعديلاً في أصل عقد الامتياز  
المبرم بين الشركة والحديوي اسماعيل . وأن حكومة انجلترا بعد دراستها  
الواقعية لاقتراح دى لسبس ، واقتراح دوق ديكاز ، لا تستطيع أن تنصح  
حكومة الباب العالي بهذا المشروع . وأن حكومة انجلترا بصرفها هذا لا تم  
عن روح عداء للشركة ، بل هي تقدر تماماً هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن  
بلادها وإنما تعطي أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية  
بأمر القناة وأن من رأى الحكومة عدم بحث أى اقتراح من جانب دى لسبس  
إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي :

“Until the company had loyally submitted to the authority  
of the Porte”.

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الاستانة الدولي بكل دقة (٢) .

هذا وقد أثارَت عبارة : « ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالي » ، خيبة  
أهل وزارة الخارجية الفرنسية ، ولهذا القرار الذي اتخذته الحكومة الانجليزية .  
وعلى دوق ديكاز بتهمك أثناء حديثه مع لورد ليونز - سفير انجلترا بباريس -  
على أن مسألة : « ضرورة خضوع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالي »

(1) Ibid.

(2) Derby to Lyons, 12.6.1875. Parl. P. Op. Cit. No. 150  
p. 106.

عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الحولة الدولي ، بقوله :

« إنه لا يعرف لماذا يجب على دى اسبىس أن يقوم بما يسمى ببساطة : « إعلان أفلاطوني للخنوع » a platonic declaration of submission ، فرد عليه لورد ليونز بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن طريق قياسها لحولة السفن بممراتها ، فإن شركة قناة السويس بعملها هذا إنما تعارض توصيات مؤتمر الحولة الدولي بالاستانة أكثر من — « مقاومتها له أفلاطونياً » — (١) بالإضافة إلى أن الشركة ترسل للسلاطن مطالبات دورية مصحوبة باحتجاجها على الخصائص التي تدعى أنها تعانيها . وبهذا المسلك تنكر الشركة سلطة الباب العالي بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهينة » (٢) .

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى اسبىس واضحة لوزير خارجية فرنسا ، فأساء ذلك ، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية — الانجليزية . خاصة تعليق ديكنز أثناء حديثه مع لورد ليونز على ما يسمى : « بالخنوع الأفلاطوني للسلاطن » ، فقد كان ذلك تحريفاً سياسياً للملاحظة لورد دربي ، وغير لائق — في نظر فتر جيرالد — من رجل سياسى ، ذلك أن دربي استبعد فكرة أى شيء أفلاطوني لوصف طبيعة الخنوع والذي يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد لتوصيات

(1) Lyons to Derby, 19. 6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.

« The company opposed more than a "Platonic resistance to the recommendations of the commission. ».

(2) « In a very marked not to say offensive manner » Ibid. p 113.

المؤتمر ، وإن دوق ديكاز كان يرى عدم أهمية أخذ موافقة الحديوي على المشروع (١) .

وقد تأزمت العلاقات الفرنسية — الانجليزية نتيجة اختلاف مواقفها تماماً من اقتراح دى لسبس، ويبدو هذا واضحاً من اشتداد اللمجة الدبلوماسية المتبادلة بين الطرفين . ونجد أن إنجلترا إمعاناً منها في تعقيد الموقف أمام مقترحات دى لسبس ، تحطّر سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الحديوي أولاً على مقترحات الشركة ، وأن هذه الموافقة تعتبر « شرطاً ضرورياً » ( *Sine qua non* ) للحكومة إنجلترا . ذلك لأنه خلال كافة الانفاقيات بين شركة القناة والحديوي منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا الممثلة في الباب العالي للتصديق عليها . ولأنه بدون تصديقه عليها تصبح غير شرعية . وخلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، اعترف كل من الحديوي ودى لسبس بسلطة الباب العالي ، بل واحتكاك اليه وقبله حكمه . وإن الحديوي هو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالي . وعلق دربي على ما ذكره ديكاز من أن المطلوب من دى لسبس إزاء السلطان هو إعلان خضوع افلاطوني : « لأنه من الصعب على حكومة إنجلترا إضافة شيء أو التعليق على هذا الكلام . ويمكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة إنجلترا ليس إعلاناً بل امتثالاً غلباً لقرارات السلطان معها عنه بالفعل لا بالقول ، . وأكد دربي للسفير الفرنسي أن حكومة إنجلترا لا تعتقد أن هناك أي أساس لمسألة خيبة أمل الحكومة الفرنسية في المشكلة ، ذلك أن حكومة إنجلترا من الصعب عليها أن تدعن طويلاً لمطالب دى لسبس ، الذي يواصل

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 261.

## ٤٧٨ -

هصيانته الصريح . وعلى الرغم من ذلك فقد تسلمت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه في حالة خضوع دى لسبس للسلطة فإن طلبه يمكن للنظر اليه بانصاف (١) .

وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالاستئانة دون أن يصل إلى نتيجة ، طلب من الباب العالي أن يسارع بالرد على المقترحات ، لأنه كان شديد القلق للعودة إلى باريس لحضور اجتماع الجمعية للعمومية للمساهمين بشركة قناة السويس . وأصبح وجوده بالاستئانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الأعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس (٢) . ولجأ صفوت باشا كعادته ، للسفير الانجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والذى يستفسر فيها عن رأى الباب العالي فى الرسوم الإضافية للقناة لمقابلة النفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس . فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد الباب العا ب أن هناك أساساً حسناً ومناسباً لذلك عن طريق قيام لجنة Commission كما اقترح الخديوى ، وبناء على قرار هذه اللجنة ، فإنه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنية لإبداء رأيها فيه (٣) .

(1) Derby to Lyons, 2.7.1875. Par. p. Egypt 2 (1876) No. 157 p. 115.

(٢) أرسل الصدر الأعظم رسالة إلى الخديوى بتاريخ ٢٣ يونية ١٨٧٥ يستفسر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أفهم الصدر الأعظم سفير فرنسا بالاعتانة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الاستئانة . وراجع رسالتى سفير فرنسا بالاستئانة إلى وزير خارجية فرنسا فى ٢٣ يونية ، ٧ يوليو ١٨٧٥ : Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 275.

(3) Elliot to Derby, 4.7.1875, Parl. p. Ibid, No. 159, p. 116.

عندئذ بدأت تتكشف لدى لسيبس بوادر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنة شارل برفيه من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بتحسين قناة السويس ويخبره بأن الشركة ستعتمد في تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقاً للتعريفة المفروضة عليها . وأن الشركة تعترض على مسألة احالة الموضوع والرجوع به إلى مصر ، بل ترغب على العكس من ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالي بالاستئانة (١) .

إذا كانت بعثة ماريوس فونتان إلى لندن قد جاءت بالفشل ، فإن محادثات شارل دي لسيبس بالاستئانة لم تكن هي الاخرى بأبعد حظاً من محادثات لندن . فبعد أن مكث شارل بالاستئانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الاطراف المعنية أحسن أن انجلترا تستدرجه لايجاد نوع من الاشراف والسيطرة على إدارة شركة القناة عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع (٢) . ورأى دربي أن سحب دي لسيبس لمشروعه المقدم للباب العالي يؤكد للحكومة الانجليزية رفض دي لسيبس ، للشرط الضروري ، ' Sine qua non ' الخاص بضرورة أخذ موافقة الخديوي أولاً على اقتراحه . عندئذ رأى دربي الفرصة سانحة لمحت الباب العالي لكي يفرض على دي لسيبس طاعة أوامره :

« to enforce obedience to its authority »

وذلك بأن يرسل الباب العالي ردوده بعدم شرعية الاجراءات التي اتخذتها الشركة . تلك الردود التي كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دي لسيبس . وأبه قد حان الوقت لايقاف كل الاجراءات الشاذة وغير السليمة التي اتخذتها الشركة ، حتى يعرف دي لسيبس أن الدول البحرية مصممة على ألا ترى توصيات

(1) Elliot to Derby, 4. 7. 1875, Ibid, No. 165. p. 123.

(2) Bullétin Decadaire No. 130, 28.1875, p. 9.

## - ٢٨٠ -

المؤتمر الدولي للحمولة حبراً على ورق : « become a dead letter » (١) .  
 وفعلاً أرسل الباب العالي إعلان لشركة قناة السويس ، بعد سحبها لمشروعها ، أن  
 جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة  
 وفق قواعد القسطنطينية — هذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها :  
 « null and void » (٢) . ومن العجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر  
 هنري اليوت أنه لم يطالع على قرارات مؤتمر الخولة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر  
 جلسات مؤتمر الخولة حيث لم يكن آنذاك في الحكم . ولذا فمن الصعب عليه  
 مناقشة هذه الموضوعات مع شارل دي لسبس ، وطلب صفوت باشا المشورة  
 من اليوت الذي عبر في رسالته إلى دربي عن مدى الصعوبة عندئذ في مناقشة  
 الأمر مع صفوت باشا (٣) .

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الخديوي اسماعيل من مقترحات دي لسبس  
 نجد أنه يتلخص في الآتي :

- ١ - عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دولياً .
- ٢ - ضرورة دراسة مشروع دي لسبس بعناية .
- ٣ - ضرورة خفض الشركة للشروط التي سيصدرها المؤتمر (٤) .

- (1) Derby to Elliot, 5. 8. 1875, Parl. p. Op. Cit. No 167  
pp. 123—124.
- (2) Safwat to Musurus., 21. 7. 1875, Ibid. No. 168; p 124
- (3) Elliot to Derby., 7. 4. 1875, Par. p. Ibid. No: 116.  
p 87.
- (4) Elliot to Derby; 12. 6. 1875; Parl. p Ibid. No. 153.  
p. 113; cf Parl. p. No. 159, p: 116,



## ٢٨٤

وفي الحقيقة نجد أن هذه النقاط هي نفس اتجاه انجلترا من المشكلة .

أما بالنسبة لوقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الإيطالية قد أبدت اهتماما بالمسائل المتعلقة بإيرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الانجليزية والفرنسية . وعلق دوق ديكاز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذي تستخدمه شركة قناة السويس ، هو نفس النظام المستخدم في الشركات الكبرى للسكك الحديدية في فرنسا ، وعلى ذلك فإن الحسابات التي تضمها شركة قناة السويس أمام الجمعية العمومية للمساهمين تحتوي على كل المعلومات (١) .

أما حكومة النمسا فقد طلبت من الحكومة الإنجليزية إجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية (٢) . وأخير وزير خارجية النمسا بويست - Beust ، درى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دى لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور ، كوسيلة لتحسين القناة (٣) .

كذلك يذكر « بورخانون » Buchanan سفير إنجلترا بالنمسا ، أنه تحدث مع أحد السادة بالنمسا — لم يذكر اسمه أو وظيفته — عن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات :

- (1) Lyons to Derby, 18. 6. 1875, Par P. Egypt 2 ( 1876 )  
No. 152 p 112. Cf, Derby to Lyons. 9.7. 1875, Par. p.  
Ibid. No. 157. p. 115.
- (2) Buchanon to Derby, 24. 3. 1875, Par. p. Idid. No. 100  
p. 74.
- (3) Derby to Buchanon, 31. 5. 1875, P. Ibid. No. 147.  
p. 104.

أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة ، نجد أن المجرى الملاحي يقل حمقه ، هذا بالإضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها ،  
ليمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الإضافي .

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس في يد مؤسسة خاصة ، وأنه أيضاً من الصعب تحويلها إلى « ملكية دولية » : « International Ownership »  
وأن الحل لذلك هو أن يكون الخديوي ، هو المالك الوحيد للقناة والحوال البحرية ، بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية . عليها أن تطمئن حملة الأسهم  
بعضان نسبة مثيرة للارباح الخاصة بأسهمهم ، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة  
القناة . وأنه يمكن تسديد متأخرات الفوائد خلال عدة سنوات ، واستقر  
يوخانون من مصادره مما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات  
فرد بالنفي وأقاد بأنها مجرد أفسكار (١) .

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دي لسيبس ، نجد « دوريا » (Doria)  
سفير إنجلترا بالروسيا ، يبعث برسالة لدريني يوضح فيها رأى الحكومة الروسية  
في المشروع موضحاً فيها :

١ — ضرورة عمل دراسات واستفسارات وافية للتأكد من صحة المصروفات  
التي ذكرتها الشركة لبقاء القناة في حالة صالحة للملاحة ، وأنها مطابقة للحقيقة  
تماشيا لأى مطالب إضافية .

٢ — لا تجبذ الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولي لهذا الغرض .

---

(1) Buchanan to Derby, 23. 3. 1875, Parl. p. Egypt 2 (1876)  
No. 100.

## ٢٨٣

٣ — تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافي بدلا من فرض رسوم إضافية جديدة .

٤ — بما أن الحكومة الروسية ليست في وضع تستطيع فيه معرفة ماسوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع ابداء رأى محدد في هذا الموضوع (١) .

وفي الوقت الذي دار فيه هذا الصراع الدبلوماسي لم تغفل حكومة إنجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسألتين اللتين أثيرتا مع دي لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما ؛ مسألة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة . فقامت الحكومة البريطانية بعملية مسح اقناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة هماتها وحالتها الفنية (٢) . فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسات عند مدخل ميناء بورسعيد ، فقامت السفينة البريطانية : Shearwater بهذا العمل (٣) . وتام نائب وزير البحرية البريطانية : Vice admiral ويدعى : درموند (Sir James Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط ، بزيارة لمينائي بورسعيد والسويس (٤) فوصل لبورسعيد في ٢ مارس

(1) Doria to Derby, 22. 6 1875, Par. p Ibid. No. 155.  
p. 114.

(2) Stokes to Derby, 11. 11. 1874, Par P. Egypt. 2 ( 1876 )  
No. 40 p. 30.

(3) Tenterden to admiralty, 6. 11. 1874, Par. P. Ibid No.  
39. p. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11. 11. 1874; Par. p.  
Ibid. No. 41.

(4) The Secretary to admiralty, 27. 2. 1875, Par. P. Egypt.  
No. 2 (1876) No. 96. p. 66.

## ٢٨٤

١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته ، وأعد له قطارا خاصا لنقله إلى القاهرة ، وأبدى درموند رغبته في زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر . فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وقادته . وأبدى له رغبته في الحصول على اثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل في مصر . كما نوه الخديوى بأن إدارة الفئارات والمرافى المصرية تحت إدارة الضباط الانجليزى ماكيلوب باشا Mc-Killop ، (١) وأن عمليات تحسين ميناء الاسكندرية تجرى تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتشكيل شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات إنجلترا فى الهند . وفى هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيد / ماكيلوب ، وأن مشروعه سيجلب دخلا معقولا . واستطاع درموند دراسة حالة القناة عموماً وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية (٢) .

(١) تقلد ماكيلوب منصب « مدير مصلحة الموانى والمناظر المصرية » وقد اشترك ماكيلوب باشا فى حملة الصومال الجنوبي (١٨٧٥) . أنظر : عبد المنصف محمود - البحرية المصرية فى مائة عام ١٨٦٣ — ١٩٦٣ — ٦٩٧ ( تاريخ البحرية المصرية ) وراجع أيضا : شوقى عطا الله الجبل — سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩ ص ٢٨٠ . وراجع ( مشكلة رسوم المروء ) .

(٢) يذكر درموند فى تقريره أن القناة يعمل بها مرشدون من كل البلاد ويوجد ٤ مرشدين فرنسيين ، ونزه بكرم الضيافة المصرية ، وطلب فى تقريره الاهتمام بمسكن القنصل البريطانى ببورسعيد لأنه لا يلقى بمركزة لأنه يقل عن زملائه مظهرا . ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانىة فى القناة وتزايد مصالحها بالتالى لدى القنصل وأرفق بتقريره كشفا بإيرادات القناة للسفن خلال عامى ٧٣ ، ١٨٧٤ ونوه بارتفاع نسبة السفن البريطانىة . وذكر أن مجموع سكنا بورسعيد ٤٠٠ ر ، نسمة منهم ٦٠٠ هجرى والباقي من الماطيين ( انجليز ) — يونان — فرنسيين — ايطاليين — نمساويين — المان ومعظمهم من الفئات السبئة ، وحوادث الحرقاقت والتقتن متكررة الحدوث : وراجع :

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التي قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بورسعيد ، ما هي إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيداً للوقت الذي يحصل فيه الغزو البحري للقناة .

ولم تقتصر جهود إنجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مداخلها ، بل كانت تقوم بعملية مراقبة إيرادات شركة قناة السويس ، لأن ذلك كما ذكرت مهم بالنسبة لعملية تخفيض الرسوم الإضافية التي نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التي اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة إنجلترا خاصة .

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل إيرادات الشركة ، لأن الشركة كانت تعطي تلك البيانات فقط للوكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالإسكندرية . وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابرة للقناة وتعرضها ببورصة الاسكندرية Alexandria Bourse وكانت تنشرها الجرائد المحلية . وقد أرسل ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر - بتقريره الى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتعهد لوكيل شركة قناة السويس بالإسكندرية للحصول على هذه المعلومات ، وأثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة المثلث شهرية « Bulletin Décadaire » ، وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة الرجوع اليها . واقترح ستانتون على دربي اقت نظر المتدرب العثماني بشركة قناة السويس الى موضوع إيرادات الشركة وأشار الى أن هذا المبحث العثماني غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه والحكومة

Vice-admiral, J. Drummond to admiralty, 16. 3. 1875,

Parl. P. Ibid. No. 103; pp. 76-77.

المصرية ممثلة في مجلس إدارة الشركة بباريس، أما الحكومة التركية فنظير ممثلة (١). إلا أن وزارة الخارجية عاقت على تقرير ستانتون بأن المعلومات المأخوذة من جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حمولة الشحنات Tonnage de chargement وهي معلومات غير كافية لمعرفة إجمالي الحمولات العابرة للقناة لإجراء عملية تخفيض الرسم الإضافي المنوّه عنه باتفاقية القسطنطينية ١٨٧٣. والذي يمكن معرفته فقط عن طريق الشركة. وأن رفضاً لإمداد قناصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها عاجزة عن مراقبة تنفيذ عملية تخفيض الرسوم الإضافية. وأن المندوب المصري في شركة قناة السويس والمقيم بباريس لا يجدي رقابته طالما أنه يقيم بباريس (٢). وقد أثارته الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها: ورفض شركة قناة السويس إمداد قناصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية الموضحة لحولات السفن العابرة للقناة، والمتخذة أساساً لتحصيل رسوم المرور وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة في مؤتمر الجزيرة بالاستانة، حتى يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافي. وقامت الحكومة البريطانية باخطار الحكومة العثمانية بذلك الأمر للفت نظر الشركة الى ذلك (٣). وهذا وقد قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا (٤) بضرورة الحصول على مستندات صحيحة لحرارة الملاحة بالقناة تحتفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات

(1) Stanton to Derby, 14.10.1874, pp. Ibid. No. 33, p. 26.

(2) Derby to Stanton. 19.11. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 46. p. 32.

(3) Derby to Beust, 20.11. 1874, Par. P. Ibid. No. 47. p. 32.

(٤) - وزير العدل بالحكومة المصرية .

الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها في تخفيض الرسوم الإضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبيه على قبطان كل سفينة بميناء بورسعيد والسويس بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحاً بها صافي الخوالة التي اتخذت أساساً لتحصيل الرسوم ، الى سلطات الميناء المصرية. وهذه البيانات تكون مفيدة لعمل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التي تنشرها شركة قناة السويس . وبهذه الطريقة يمكن حل المشكلة في نظر ستانتون (١).

ورأى لورد دربي أن يقوم ضباط ميناء بورسعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفي شركة القناة . وطلب من ستانتون تقديم بيان إيرادات القناة بصفة دورية (٢) .

وفعل استجابات الحكومة المصرية لطلب إنجلترا ، وأرسل شريف باشا الى ستانتون يخبره بأن قباطنة مينائي بورسعيد والسويس ، سيحصلون على بيانات الخوالة الرسمية لكل السفن التي ترغب العبور في القناة . وأن بيانات رسوم المرور التي يحصلون عليها من رباطة السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بورسعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية (٣) . ولم تكنف الحكومة البريطانية بذلك ، بل كلفت « بير سيفال » Perceval - نائب القنصل البريطاني في بورسعيد - بأن يمد حكومة بقائمة بأسماء السفن

(1) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit. No. 63.

(2) Derby to Stanton, 8. 1. 75. op. cit.

(3) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. p. Ibid. No. 98 p. 66.

التي عبرت قناة السويس ووجد بيرسيغال صعوبة في الحصول على تلك المعلومات (١). كذلك كلف د مجلس التجارة البريطانى ، ربابنة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم بالقنصلية البريطانية ببورسعيد لآخذ بيانات حمولة سفنهم ، أما السفن الاجنبية ، وهى خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية ببورسعيد فإن بيانات هذه السفن أمكن الحصول عليها بالتراضى مع ممثليهم ووكلائهم (٢) .  
ومكثا أحكمت انجلترا الحصار على الشركة لمعرفة إيراداتها بدقة .

اقد رأينا كيف سارع دى اسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس فرنقان بلندن ، خشية التدخل فى إدارة شركة قناة السويس فى شكل مؤتمر دولى على غرار لجنة هر الدانوب ، وانتظرت الشركة الفرصة للحصول على مطالبها بعد تلك الهزيمة . ولكن الظروف تغيرت عندما قامت انجلترا بشراء أسهم مصر فى قناة السويس ( ١٨٧٥ ) . فلم يجد دى اسبس بدا من التفاهم مع الحكومة الانجليزية عندئذ .

وتم توقيع اتفاقية د ٢١ فبراير ١٨٧٦ ، بين دى اسبس ممثلا للشركة

(١) تضمنت القائمة أسماء السفن فى الفترة من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ ، وهو تاريخ ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ وملشور بها تفاصيل محاولات وجنسيات هذه السفن (بالوثائق البريطانية parl.p. من ص ٦٨ — ٧٣) .  
عبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ ( ١٢٦٤ سفينة ) وترتيب الجنسيات حسب أهميتها :  
انجلترا ٨٩٨ — فرنسا ٨٧ — النمسا ٦١ — هولندا ٥٣ — إيطاليا ٥٧ — المانيا ٣١ — اسبانيا ٢٧ — تركيا ١٦ — مصر ٨ — النرويج ٨ — روسيا ٤ . راجع :  
— Stanton to Derby, 25.2.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No. 99 p. 67.

2) Cookson to Derby 21.6.1875, parl. التائم بالاعمال الانجليزى بمصر  
p. Egypt 2 (1876) No, 160, p, 117;



وستأمنون عن الحكومة البريطانية والتي أطلق عليها دى لسبس «اتفاقية السلام»  
جاء فيها :

١ — يمان دى لسبس قبوله لقواعد الخوالة المقررة فى مؤتمر القسطنطينية  
الدولى (١٨ ديسمبر ١٨٧٣).

٢ — تخفيض الرسوم الاضافية اعتباراً من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فرك  
سنوياً. والخفض الثانى من أول يناير ١٨٧٩ والخفض الثالث من ١٨٨١ والرابع  
١٨٨٢ ، والخامس ١٨٨٣ والسادس ١٨٨٤ .

وبذلك يتلأشى رسم الثلاثة فرككات الإضافية .

٣ — أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتمييق القناة .

٤ — أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالى ، والتي كانت  
قد قدرت اجمالى خسارة القناة ٤٤٥.٤٠٠ ر. فرنكاً (١) .

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة  
حمولة السفينة فترة من الوقت . ونالت مزيداً من البحث والدراسة بين كل من  
الكولونيل ستوكس ممثلاً للحكومة البريطانية وفرديناند دى لسبس من الشركة .  
وكان ستوكس يرى أن المؤتمر الدولى للحمولة قد أقر اعتماد شهادات حمولة  
السفينة : Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله : « إن  
المؤتمر لم يمنع مراجعة هذه المستندات » The report does not forbid  
" this verification " . وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة

(١) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب العالى شهرياً ويرفق بالاحتجاج كدف

بقائمة الخسارة التي لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرور الجديدة . راجع :

Voisin, Op. Cit. T: ii, pp: 286, 296, 297.

شهادات حمولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات . فأكد له ستوكس أن الأخطاء التي تكتشفها الشركة في مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وستعمل جاهدة لتلافي هذه الأخطاء مستقبلاً وأن ستوكس سيبدل قصارى جهده شخصياً للتوصل إلى اتفاق ينهى الغش Frauds في المستندات (١) . ثم ناد ستوكس لدراسة هذه المشكلة مع شارل دي لسبس في باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حمولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب في تأخيرها ، فأكد له شارل أن هذا العمل ضروري للتحقق من صحة بيانات شهادة الحمولة . وحيث أن حجة شارل كانت قوية . عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجده حللاً بروح ودية يرضى جميع الأطراف ويزيل كافة للشكاوى من جانب شركة قناة السويس (٢) . واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في ٥ فبراير ١٨٧٨ . " Accord transactionnel du 5 Février 1878 " . فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحمولة وطريقة التثبيت والمراجعة التي تقوم بها الشركة للأكاد من صحة حمولة السفينة . فأصدرت الحكومة البريطانية نموذجاً جديداً لهيئة الحمولة يسهل على مندوبي شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس السفينة بسرعة حتى لا تتعطل عند عبورها القناة (٣) .

---

(١) واجع بروتوكول الاجتماع الذي عقد بين فرديناند دي لسبس وستوكس بالإسكندرية في ٣ فبراير ١٨٧٦ لانتهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس : Parl. P. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 Stokes to Derby, 23.2.1876. p. 21.

(2) Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, Parl. P. Egypt. No. 9. (1876) No. 15.

(3) Voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 301 - 303.

والمشكلة الثانية هي اعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود . ووافق  
الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركاباً نظراً لحالة الشركة المالية . ولم تصر  
الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى  
يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب (١) .

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسي الذي دار قبل استسلام دى لسبس كان  
صورة واضحة لإزدياد النفوذ البريطاني وانحسار النفوذ الفرنسي في كل من  
الاستانة والقاهرة . فقد أيدت الدول الأوروبية إنجلترا والباب العالي بالنسبة  
لاضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة  
وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاكز - وزير خارجية فرنسا -  
يخطر دى لسبس بالآتيوقع تأييداً له في مسألة عدم تنفيذ قرارات المؤتمر الدولي .  
وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الإدارة  
الدولية في الموضوعات الخارجية . ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها  
حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول . وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية  
عن طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا .  
على أى حال فإن مسألة رسوم المرور لم تؤثر في الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا  
وهو ضمان نفوذها المتفوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر (٢) .  
وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور أنها حددت الوضع الدولي لقناة السويس بشكل  
واضح . وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحي الصناعي

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. pp. 239 - 241.

(2) Marlowe, the making of the Suez Canal. Op. Cit, pp.  
290-291,

الضيق الذى يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع إهتمام دولى . هذا بالإضافة الى أن استخدام القناة أصبح موضوعاً هاماً فى القانون الدولى منذ أن دخلت الدول المختلفة فى مفاوضات مع شركة قناة السويس ، وهذا أعطاه صفة « شبه دولية » *a quasi - international status* (١).

---

(1) Hoskins, *British Routes to India*. p. 458.

## الباب الثالث

مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪)

من صافي الأرباح السنوية

في

شركة قناة السويس

( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ )



## الفصل الأول

موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر  
في شركة قناة السويس

- حالة مصر المالية .
- قصة أسهم مصر في شركة القناة .
- عروض رجال المال الفرنسيين .
- الظروف الدوائية وأثرها في الصفقة .
- ( أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف إنجلترا  
والروسيا من الأزمة ) .
- فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة .





في الوقت الذي أخذت فيه حالة الشركة المالية في التحسن ، نجد الأزمة المالية في مصر تزداد سوءاً . فلم تكف تمر سبع سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر مورداً مالياً هاماً هو أسهمها في قناة السويس التي باعها الخديوي اسماعيل لإنجلترا في نهاية عام ١٨٧٥ . وبعد ذلك بخمس سنوات باع الإبن ، توفيق باشا ، حصة مصر في الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية ، وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل في تاريخ مصر وتاريخ القناة .

نالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارته العديد من المراسلات الدبلوماسية ، كما نظر اليها المؤرخون الانجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير . وحظيت الصفقة ( ببيع الأسهم ) بأوصاف عديدة : فنجد مؤرخ مثل هالبرج ، — وهو يهودي — (١) وقد نظر بإعجاب لدورائيل لنجاحه العظيم في إحراز هذه الصفقة . فاعتبرها من جانب دورائيل بمثابة « ضربة معلم » ، فقد أورد فصلاً في رسالته عن الصفقة بعنوان : *Disraeli's Master Stroke* ، (٢) : وكانت آخر تسميتها : « نصيب الأسد » *Lion's Share* ، (٣) وثالث يطلق عليها : « الغزو الإنجليزي لمصر » : *L'invasion anglaise en Egypt* ، (٤) .

(٢) كتابه « قناة السويس » رسالة دكتوراه في تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب — حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(3) Duff, 100 years of the Suez Canal. London 1969 p. 114.

(٤) أورد هذا الوصف شارل ليداج وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس —

## ٤٩٨ -

وجرى بنا دراسته المرافع التي أدت لقيام اسماعيل ببيع أسهم مصر في شركة قناة السويس . وهذا بالتالي يدفعنا إلى الإشارة لحالة مصر المالية إبان تلك الفترة . وفي الحقيقة نجد أن الأزمات التي عانت منها مصر إبان حكم خلفاء محمد علي ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية ، في الوقت الذي كان الشعب المصري يعاني البؤس والفقر الشديد (١) .

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا ، سواء القروض الأجنبية أم الداخلية . وقد صاحبت قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها ، فكانت نذير الارتباكات المالية التي اتخذها الاستثمار الأوربي مسوغا للتدخل المالي فاسياسي ثم العسكري (٢) ، وقد بلغت ديون سعيد باشا - بعد موته - ما يريد على أحد عشر مليوناً من الجنيهات (٣) .

ولما تولى اسماعيل الحكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوروبا ، بل ويرد لبعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثالثاً في الشرق (٤)

= كلية العلوم السياسية بباريس ، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة عن هذا الموضوع راجع :

Lessage, Charles, L'invasion anglaise en Egypte. L'achat des actions de Suez Paris 1906.

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٢) عبد العزيز الشناوي ، التيارات السياسية وقناة السويس - ١ ص ٣٧١ ؛  
Marlowe, Op. Cit., p. 280.

(٣) بلدت الميون ، ١١١٦-١١١٧ جنية ، راجع الياس الأولي ، ٢ ص ٢٥٤ ؛

والرائي - مصر اسماعيل - ١ ص ٧١ .

(٤) روتشيل ، تيودور - تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩٠٤) ترجمة

عبد الحميد الهادي ومحمد بدران - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ ، ص ٤ - ٥ ،

وبلغ إسراف الخديوى مداه ؛ ففي مجال نشاطه الاقتصادى كان يهدف إلى تشوية مصر بزيادة قوته واستغلال ثروة البلاد استغلالاً عصبياً ، ولم يضع في إعتباره جمل الفلاحين بالخبزات الاقتصادية الحديثة . وحاول إجتذاب رؤوس الاموال الاجنبية بفوائد باهظة ، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع في وقت واحد (١) ، متجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقبها الدولة في مخاطر الإستثمار الإقتصادى دون أن يشرف على هذه المشاريع يختصون بتمتعون بالخبرة والامانة . وكان اسماعيل محباً للهو والترف ولا يحسن إختيار معاونه بما أى به إلى أن يقع في أحابيل المنافقين والمتملقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه أرباح فسهل عليهم ساجه . وتحولت مشاريعه إلى وسيلة لإبتراز الخزانة العامة التى دبست فيها الفوضى فاجأ إلى الإستدانة بالشروط التى فرضها عليه المرابون ورجال المصارف ورجال الأعمال (٢) .

وخطورة تلك القروض الاجنبية أنها كانت المدخل للاستعمار وتسلط النفوذ الاجنبى . فالبنوكيون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقى أو غير حقيقى لشروط القروض التى سبق لهم أن أقرضوها . وكان للقناصل تنافسون منافساتهم عندما يكون الامر متعلقاً بإبتذال المصريين ونهبهم عن طريق التهديد ، وإغلاق قنصل فرنسا العام على ذلك بقوله :

« عندما يتعاون الفرنسي والبريطاني سوياً فإنهما يستطيعان دائماً إخضاع

(١) الرافى - دهر اسماعيل ج ٢ ص ٤ - ٢٧ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، دهر والمسألة المصرية ص ٢٣ - ٢٤ .

## ٢٠٠

### الحكومة المصرية، (١) .

ولقد أدت مضاربات اسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية ، وحفاوضاته الباهظة التكاليف مع الاستانة من أجل الحصول على الاستقلال ، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً في الديون وفي غخاب الممولين الأوروبيين ، ثم سقط في النهاية في غخاب الحكومات الأوروبية الأمر الذي عجل في عملية التغلغل الاستعماري الأوروبي في مصر والتي بدأت مع غزو نابليون بونابرت. وانتهت بالاحتلال البريطاني .

وها هو اسماعيل يعقد العديد من القروض ، ففي عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيه استرليني ، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول أسعار القطن نرولا شديدة بعد الحرب الأهلية الأمريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك . كذلك دفع عشرة ملايين فرنك لشركة قناة السويس لاسترداد تفقيش الرادى . هذا بالإضافة إلى ما أنفقته في تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى توسيعه لقصوره وحدائقه (٢) . وفي ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الأول مع بنك « أوبنهايم ليفيه » بمبلغ ٣٠٠ ٣٧٧ ٣٠٠ جنيهاً إنجليزياً بفائدة ٧ ٪ . وعزل اسماعيل نوبار وهين راغب باشا للمالية . وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية ، فازدادت الحالة المالية سوءاً ، فعزل اسماعيل وهين بدلاً منه اسماعيل صديق باشا ، المعروف باسم : « اسماعيل المفتش » وزيراً للمالية (٣) .

(1) Marlowe, Op. Cit. pp. 281-282, Cf. Sabry, M., Op. Cit: pp. 95 - 96.

(٢) الياس الايوبي - عصر اسماعيل - ٢ ص ٢٥٥ - ٢٥٦ .

(٣) اسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وآخر الخديوى اسماعيل بالرضاعة -

راجع المرجع السابق ص ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٣ .

وقدم بنك «أوربنهايم» قرضاً آخر مقداره ٨ مليون جنيه إنجليزي بفائدة قدرها ١٣ ¼٪ وذلك في عام ١٨٦٨ . كما إستغل إسماعيل باشا فرصة لإحتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض (١) :

وهكذا بلغ إسراف إسماعيل مداه فكانت ديونه في أول الأمر شخصية الصفقة لأن سلطانه كانت مقيدة بشروط تولية مصر ، فلم تكن له قوة تميز له أن يرتن دخل الحكومة بأية صورة ، فبلغ إجمالى ديونه عام ١٨٦٨ - ٢٥٥٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الإسمية بين ٧٪ و ١٢٪ ، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢٪ و ٢٦٪ ، لذلك حظرت عليه الحكومة العثمانية عقد قروض جديدة (٢) .

واستمسك السلطان بالفرمان الذى أصدره لإسماعيل فى ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالى على شئون مصر المالية ، وعندما عقد إسماعيل قرضاً فى عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضى الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣٪ ، عندئذ كتب الباب العالى للحكومة الإنجليزية من حيث هى للدولة الممثلة لمعظم الدائنين « يحتاج مقدماً على كل اتفاق مالى يس دخل مصر بالذات ولا يكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان » (٣) . وقد بذل حالى باشا جهده لمنع القروض التى يقترضها الخديوى لأنها سترهن فى النهاية دخل مصر وتؤدى إلى السيطرة الأجنبية على إحدى دويلات الامبراطورية العثمانية ، وانتقال السلطة والتفوذ من أيدى وزارة الباب العالى إلى صالونات

- (١) المرجع السابق ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٣ .
- (٢) روتشتين ، تيودور - تاويخ المسألة المصرية ص ٥ .
- (٣) نفس المصدر .

### بيوتات المال الأوربية الضخمة (١) .

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجعاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان . وتمسك إسماعيل بالرشوة الضخمة التي نفع بها الصدر الأعظم أولاً والسلطان ثانياً، أن يحصل على إذن بمقد قروض جديدة ، فصدر في ٢٥ سبتمبر ١٨٧٢ فرمان أجاز السلطان للتخديوى عقد القروض بإسم الحكومة المصرية ودون الحصول من الباب العالي على ترخيص بذلك ، وتأكد ذلك الفرمان الشامل بتاريخ ٩ يونية ١٨٧٢ وبهذا الفرمان تمحول دفعة واحدة ما كان قبل ديناً شخصياً على التخديوى إلى دين على الحكومة (٢) .

وبعد أن حصل إسماعيل على حرية الاقتراض ، وكان وقتئذ (صيف ١٨٧٥) ينوي إرسال حملة الحبشة، فحصل منك وأوينهايم، الانجليزى على قرض قدره ٣٢ مليون جنيه عرف باسم «القرض المشتموم» ، بفائدة سنوية ٨ ٪ / ولم يدخل خزائن إسماعيل من هذا القرض سوى ١١٠٧٥٠٠٠٠ جنيه . ويعلق البعض على هذا القرض بقوله : «لم يرو في تاريخ القروض الحكومية صفقة رابحة كهذه بل ولا في تاريخ الزبا والمرايين» ، ولم يذكر في تاريخ العالم كله أن شعباً وحكومة سرقا سرقة وقحة كهذه السرقة (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 283, 286.

(2) Cromer, Modern Egypt, Op. Cit. T. i. p. 11; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 263.

وراجع أيضاً : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١١٨ - ١٢٠ .

(3) Mac Coan, Egypt Under Ismail London. 1899, p.156.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبي - عصر إسماعيل ص ٢٨٨ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ - ٣٠٤ ،

وراجع تفاصيل هذا القرض، بتقرير لجنة كيف لعام ١٨٧٦ .

وفي الحقيقة نجد أن الارتباك المالي يرجع أيضا إلى جانب إسراف اسماعيل إلى ارتفاع سعر الفائدة للقروض حتى بلغت ما بين ١٣٪ إلى ٢٦٩٪ في بعض الأحيان . فقد بلغت ديون مصر الثابتة في عام ١٨٧٥ حوالي ٦٨ مليون جنيه لم يدخل خزانها منه سوى ٤٤ مليون جنيه والفرق حصل عليه الدائنون على هيئة سمسرة وخلافه . أما ديون مصر السائرة فبلغت ٢٥ مليونا من الجنيهات الإنجليزية بخلاف القروض الداخلية وبلغ القسط السنوي للقروض حوالي خمسة ملايين جنيه (اسمليفي<sup>(١)</sup>) . وهذا المبالغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية (٢) .

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يسيطروا اللثام عن حقيقة العمليات المالية التي وقعت في عهد اسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمقاهرين الأوربيين الذين أحاطوا باسماعيل ووضعوا أنفسهم في خدمته والذين تمكنوا من تضليله ، رغم معرفته بشئون المالية العامة (٣) . ويذكر أحد المؤرخين الألمان د كوفمان : Kaufman : د لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والممولين الأوربيين أنهم لما رأوا حاجة اسماعيل إلى عقد القروض لإنعام مشاريعه ، كانوا يستغلون ضعفه المالي بشكل مستبشع ، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لو جرد فرد منهم على استعمالها في أوروبا لكان جزاؤه السجن من

---

(١) روتشتين - ص ٢٠ ، محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ١٤٣ — ١٤٤ ، وانظر :

Marlowe; Op. Cit. p. 283.

(2) Cromer, Op. Cit. T. 1, p. 11. Cf. Kinross Op. Cit. p. 263.

(٣) السيد رجب حراز ، الأزمة المالية في عهد الخديوي اسماعيل - مجلة كلية آداب

القاهرة . المجلد ٢٧ الجزء ان ١ ، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ - القاهرة ١٩٦٦ ص ٢ .

قضاء المحاكم فيها، (١).

بجانب آخر من أسباب ديون اسماعيل، ظروف علاقاته مع الباب العالي، وما تحملته مصر بسبب إنهاء قناة السويس والتي قدرها «كرومر» بستة عشر مليوناً من الجنيهات (٢). هذا بالإضافة إلى رغبة اسماعيل في توسيع أملاك مصر في أفريقيا، وإرضاء سياسة أوروبا بالرشوة والهدايا. واسماعيل مقامر بطبعه لا يعرف أين يقف بل يتجاذى في تخطيطه إلى أواخر حكمه أملاً في تعويض خسائره ومنها دين المقابلة الذي قام به (١٨٧١) حين أغلقت في وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين (٣).

وقد ورد لورد كرومر ديون اسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه إنجليزي، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقي تم تبديده (٤). بلينا قدر البعض القروض التي حصل عليها الخديوي اسماعيل خلال حكمه نحو ثلاثة مليارات من الفرونتات أي ما يساوي ١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقي في أيدي الممالين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس من كانوا يحيطون بالخديوي اسماعيل على الدوام وهذا الخراب بعينه (٥). أما سماركو فقد أورد جدولاً بالقروض التي حصل عليها اسماعيل حتى عام ١٨٧٣

---

(١) السيد وجب حراز - المرجع السابق ص ٧ .

(2) Cromer, Op. Cit. p. 11.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٤ - ٢٥؛ وراجع أيضاً السيد وجب حراز - الأزمة المالية في عهد اسماعيل ص ٣٧ - ٣٨ .

(4) Cromer Op. Cit. p. 11.

(٥) واهج الزاوي - عصر اسماعيل ص ٢١ - ٢٢ .



فبغات أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلمت الخزانة منها ٢٤ مليون جنيه فقط (١) .  
بينما قدر د ملر ، ديون اسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيهه  
حتى نهاية عام ١٨٧٦ ، وهو رقم — في نظره — هائل إذا ما تذكر أن عدد  
سكان مصر كان يزيد عن ٦ مليون نسمة ويعتمد اقتصادها على الزراعة بشكل  
أساسي . وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠ ٪ / ولم نجد في  
التاريخ المالي لأي دولة مثل هذا الظلم وذلك الاسراف (٢) .

أما عن الظلم الذي حاق بالشعب المصري عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد  
الكتاب بقوله : « لا أستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذي حاق بالناس .  
ففي كل يوم ضريبة جديدة ، والآل كل حيوان وجمال وبقرة وشاة وحمار  
وحصان يجب أن يدفع عنها . ولم يكن في مقدور الفلاحين أكل الخبز ، فهم  
يعيشون على وجبات هزيلة : « a barely meal » ، بمزوجة بالماء وبعض  
الحضرات . ولقد جمعت الضرائب الحياة صعبة . وإمثلة السجون بالناس  
الذين عجزوا عن دفع الضرائب . وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فراراً  
إلى الصحراء » (٣) .

هذا ولم يدافع عن إسراف اسماعيل سوى « كراييتيه بيير » واستند  
في دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة

---

(١) نقل ساماركو هذا التقرير عن دار المحفوظات بالقاهرة - القسم العربي دوسيه  
٣٨/٥ ( المالية ) وراجع جدول هذه الفروض في كتاب :

Sammarco, Op. Cit. T. 3. p.341.

(2) Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892. p. 216.

هذا ولمذكر دافيد لاندوز أن ديون اسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦ .  
أنظر دافيد لاندوز ؛ بنوك وباشاوات ص ١١٥ .

(3) Marlowe, Op Cit. p. 283.

الحكومية وما جرم كرايبيتيه كتابات ملنز وكرومر (١). كما دافع سماركو عن إسراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذي حل بمالية الدولة في عهده (٢). بينما يذكر صبحي وحيدة: «بينما كان محمد علي لا يريد من ألقاب الشرف غير اسمه ولا يصبو إلى منافسة السلطان إلا في سلطته، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بمظاهر الملك...» (٣).

وعلى أي حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية في عهد إسماعيل إلى الأموال الطائلة التي أنفقت لملاقاة الكوارث الطبيعية (الكوليرا ١٨٦٥ - نزول أسعار القطن) وما أنفقته مصر على مشروع قناة السويس، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وجشع الدائنين والممولين ورجال المال. وجب إسماعيل لظهور والتمتع بملاذات الحياة وسياسته التوسعية في إفريقيا لمدة حدود الدولة المصرية ورغبته في توسيع الاستقلال الداخلي لمصر برشوة السلطان وحاشيته بالأموال والهدايا (٤).

وأخذت بوادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت بريقة من الاستانة في مساء

(١) كان كرايبيتيه بيبر يشغل منصب مستشار في المحكمة الاستئنافية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل إلغاء المحاكم المختلطة، وهو أمريكي الجنسية راجع كتابه إسماعيل المفترى عليه - ترجمة فؤاد صروف القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ - ص ٥١ - ٥٢؛ وراجع أيضا: السيد رجب حراز - الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ٣.

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 341.

(٣) صبحي وحيدة - في أصول المسألة المصرية - القاهرة ١٩٥٠ - ص ١٦٢

(٤) راجع كل من: السيد رجب حراز - الأزمة المالية في عهد إسماعيل ص ١

٥٠؛ و

Marlowe, Op. Cit. p. 282.

يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الاسكندرية تفيد بأن الباب العالي سيدفع ابتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فرائد ديونه نقداً والنصف الثاني سندات على الخزانة بمائة قدرها ٥ ٪ ، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية ، فأدى ذلك إلى انهيار الأسعار انهياراً سريعاً ومرعباً . ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً بتركيها ، فقد كان رد الفعل قوياً لدى دائني مصر ، فارتعجوا وخشوا أن يقتدى إسماعيل بالسلطان ويعلن إفلاسه ، فأدى ذلك إلى هبوط في أسعار الأوراق المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون في التصفية المقبلة الخراب التام . ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأي العام ، مؤكدة أن النظام الإداري والمالي المصري يختلف كلية عن النظام التركي بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثبتت على الخديوى (١) .

واضح من هذا محاولة الصحف طمأنة الرأي العام حتى لا تضار مصالح أصحاب الديون الإنجليز فيصليهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات في مصر .

وعندما استنحلت الأزمة المالية ، طالب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا في مصر — في ٣٠ أكتوبر ، بإيفاد موظفين إنجليز أكفاء ذوي خبرة بالنظم المالية لمعاونة ناظر المالية المصري في سد الخلل الذي يعترف به في هذه النظارة ، وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد مرور يومين على شرائها لأسهم مصر في قناة السويس (٢) .

(1) Lessage, Op. Cit., p. 19.; Cf., Wilson, Op. Cit. p. 48.

وانظر الياس الأيوبي — ٢٨ ص ٣١١، ٣١٨، ٣١٩ وانظر أيضا احمد عبدالرحيم ، مصر وتركيا ص ٢٥ .

(2) Blanchard. J, Egypt under Ismail, London 1879, p. 133. =

أضف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء بإضطرابات سياسية في الإمبراطورية العثمانية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا لإفلاسها، تحدثت الإضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتندلع ثورة البوسنة والهرسك (١)، كل ذلك جعل دزرائيلى يصرخ بأن الأزمة المالية التركية قد تجر الوبال (٢). وقد عبر دزرائيلى عن مخاوفه في هذه المسألة في خطاب بعث به إلى دلاى برادفورد، في ٣ نوفمبر يقول فيه: إن المسألة الشرقية التى خيمت على أوروبا لمدى قرن واتى أطلالها حرب القرن نصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيبى مواجعتها وتسويتها، (٣). كذلك تنضح آثار تلك الأزمة في الخطاب الذى بعث به دجافارد، القائم بالأعمال الفرنسى في لندن إلى دوق ديكاكز - وزير الخارجية - يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا واضطرابات الجبل الأسود سنؤدى إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسى من الامتداد شرقا إلى الامتداد في اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة تهديد لخط المواصلات الانجليزى مع آسيا، وسنؤدى بالتالى إلى إثارة العداوة من جديد (٤).

---

وانظر ايضا كل من : دوتشين، تيردور المسألة المصرية ص ٦ ، ٧؛ احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(١) بدأت ثورة البوسنة والهرسك في اغسطس ١٨٧٥ وكانت احدائها تهم روسيا والنمسا والجبر و بريطانيا .

(٢) الياس الأيوبى — عصر اسماعيل - ص ٢ من ٣٢١ .

(3) Disraeli à Lady Bradford, 3. 11. 1875; Lettres intimes. by Disraeli p. 145. Cf., Seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p. 26.

(4) Gavard à Duc Decaz, 19. 11. 1875, D. D. F, 1ère Série T. 2. No. 12.

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية في المنطقة إلى استحكام الأزمة المالية للخديوى ، وباهت الموقف في منتصفى الحرج عندما تناقشت الاأسن أن أحد أصدقائه إسماعيل المفتش قد اعترف اثره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا ما يكفى لسد إحتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد . . . فيفعل الله ما يشاء (١). وإقتراح البعض أن يفعل الخديوى مثلبا فعل السلطان — أى يعلن إفلاسه — فأخذ الخديوى يوازن مزايا وعيوب القيام بمثل هذا العمل (٢).

وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبدل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٥ . والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فإتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقناة السويس . فقام الوزير بمعاونة ( البنك الانجائزى — المصرى ) وتحب رعاية البنك العقارى الفرنسى بالتفاوض سرأ فى أمر إصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥ ٪ . وتكون أسهم قناة السويس ضمانا لسدادها ، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ٤ - ١٨ (٣) . ويدكر د شارل ليساج ، أن فرنسياً — لم يذكر اسمه — قد عرض على إسماعيل حلاً كريماً للخروج من الورطة المالية ، وهو أن يقوم ببيع ١٧٧٠٦٤٢ سهبا الخاصة بقناة السويس . وعندها فسكر إسماعيل فى قيمة هذه الأسهم ، وجد أنها عديمة النفع بالمسبلة له خصوصاً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن ، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ فى إدارة الشركة ، لأن حرمان هذه الأسهم من كوابوتاتها قد تسبب فى حرمانه حق المشاركة فى

(١) الياس الأيوبى — عصر إسماعيل — ٢ س ٣٢١ .

(2) Lessage, Ch., Op. Cit. p. 22.

(٣) الياس الأيوبى — ٢ س ٣٢٣ .

## الأنصويت في الجمعية العمومية لحلة أسهم القناة (١) .

وسرى بنا أن نتعرف على قصة أسهم مصر في قناة السويس . كيف حصلت عليها وكيف فقدتها . فقد فرضت عليها غراماً وفقدتها عبثاً .

طرح دى أسبىس أسهم الشركة للاكتتاب العام في الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ — ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ (٢) وقد لاقى دى أسبىس باذى الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هي دى بيت روتشيلد ، كي يباشر عمليات الاكتتاب ، فطلب عموله ٠٪ . ولكن دى أسبىس رفض وهول على تعيين مندوبين ومراسلين للشركة في أممات المدن يقولون هذه العملية . وكان دى أسبىس يخشى أن تفشل حركة الاكتتاب إذا كان يتوقع عدم إقبال الجمهور في إنجلترا على شراء أسهم الشركة . فقام بدعاية جبارة للمشروع وللشركة (٣) . وكان إقبال الجمهور الفرنسي على شراء أسهم قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التي اكتتب بها الفرنسيون ٢٠٧١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٤٠٪) . وبلغ عدد المكتتبين الفرنسيين ٢١٢٢٢ فرداً (٤) . وقد قرر دى أسبىس أن سعيد باشا طالب أن يوقف عمليات الاكتتاب الفرنسيين في أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧١١١ سهماً حتى لا يتجاوز إكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كي تحفظ الشركة بطلانها

(1) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. Sabry M. Op. Cit. p. 166.

(٢) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية التي احاطت بإنشاء قناة السويس  
١ ص ٢٣٠ — ٢٤٨ . وراجع أيضاً :

Lessage, Op. Cit. pp. 23 - 32.

(٣) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية ص ١ ص ٢٣٧ .

(٤) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب في أسهم قناة السويس وفشلات السحب

الفرلى المكتبة في المشروع راجع كتاب :

## ٢١١

العالمى قدر الاستطاعة (١).

وفي مصر أذاعت الحكومة المصرية منشوراً على موظفيها حضنتهم فيه على الإكتتاب في أسهم قناة السويس ولم يستجب لهذا المنشور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من إستغلال المدخرات المالية. وكان سعيد قد عدل على ألا تسكتب الحكومة المصرية في أكثر من ثلاثين ألف سهم. ولكن دى لسبس خصص لمصر ٦٤ ألف سهم تبلغ قيمتها ٣٣ مليون فرنك قبلها سعيد. وفي نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧.٠٠٠ سهماً دون بيع وهو عدد يزيد على ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم (٢). ورغم ذلك فقد أعلن دى لسبس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها (٣).

وشكل دى لسبس مجلس إدارة الشركة من ٣٣ عضواً من مختلف الجنسيات معظمهم فرنسيين. وعين «كونوراد» «Conorad» مندوباً لوالى مصر في

---

= De Lesseps, F., *Lettres Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal du Suez*, Paris (1857 - 1858), T. ii, p. 393., p. 352 - 3.

راجع : الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ، ص ١٠٢ - ٢٤٢ .

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٠٢ - ٢٤٣ . وعلق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى لسبس ما كان ليتردد في قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لمس مزيداً من اقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع ، وامتنعت إنجلترا عن الاكتتاب في الأسهم وكذلك النمسا والدولة العثمانية .

(2) M. Sabry, *L'Empire Egyptien etc Op. Cit.*, p. 68.

والمراجع السابق ص ٢٤٧ — ص ٢٤٨ .

(٣) الشناوى — المرجع السابق ص ٢٤٩ .

مجلس الإدارة، وهو رجل هولندي كان عضواً في اللجنة العالمية الدولية. وهكذا لم يعين مصري واحد في هذا المجلس (١) وفي ١٥ مايو ١٨٦٠ اجتمعت لأول مرة، في تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحالة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية نبأ جانب فيه الحقيقة بجانب تامة، فقد قرر أنه إتفق مع سعيد باشا على أن يشتري الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١١٣٦٤٢ سهماً علاوة على العدد الضخم الذي كان دى لسبس قد خصصه لمصر وبلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوى أنه ومن العجيب أن تبلغ دى لسبس المرأة أن يعلن هذه الصنعة الجديدة والإضافية مع أنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا (٢). وهذه الأسهم في الأصل كانت مخصصة لبيعها في إنجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد إمتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام في الإكتتاب (٣).

ورغم محاولة إنجلترا التأثير على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح في التأثير على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم (٤). وذلك على الرغم من حالة سعيد المالية السيئة (٥). وبذلك أصبح مجموع الأسهم التي تمتلكها الحكومة

(١) المرجع السابق ص ٢٥١.

(٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ — ساروع دى لسبس بعد خطابه في الجمعية العمومية وسافر للاسكندرية للتأثير عليه.

(٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.

(٤) الشناوى — المرجع السابق ص ٣٦٠ — ٣٦١ (شكى سعيد باشا للقنصل البريطاني بأن الحركة تثقل كاهله)، وراجع أيضاً:

Hallberg, Op. Cit., pp. 183 - 184.

(٥) لا ندر، دافيد، بنوك وباشارات — ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس —

دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ — ٩٧.



## ١٢ -

المصرية في شركة قناة السويس ١٧٧٠٦٤٢. سهماً من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠٠٠٠ سهم. أى بنسبة ٤٤٪. وقد بلغت القيمة الاسمية للأسهم التي تملكها مصر وقت الاكتتاب ٨٨٠٢١٠٠٠ فرنكا (٢٦٠٠٠٠ فرنك جنيه) وأصبحت مصر ثاني دولة في العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم (١).

وفي ٢٢ أبريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية لاتفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التي خولها إياها عقد الامتياز الثاني مثل حق الإعفاء الجركي، وتنازلها عن جميع مستشفياتها المقامة في منطقة قناة السويس، وعن المنازل التي تملكها في رأس العش والقنطرة والفردان وعن محجر المسكس ٠٠٠. وإن كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسدها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦٠٢٠٢ سهماً (يلاحظ أن عدد الأسهم نقص ١٠٤٠ سهماً) اعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والآخر في يولييه ١٨٩٤، مع احتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠٪ من هذا المبلغ. وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركة كوبونات الأسهم ويستمر التنازل عن أرباح الأسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده (٢). وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسبس بإستصدار قرار بحرمان مصر من حق التمثيل في الجمعية العمومية لحالة الأسهم طوال فترة فقدانها لفوائد أسهمها، وذلك في جلسة الجمعية العمومية للشركة يوم ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٣). ولجئ لسماعيل على هذا القرار وأرسل

(١) الشناوى - قناة السويس والنزاعات السياسية - ١ ص ٣٦١، ص ٣٦٨.

— Fitzgerald, P. Op. Cit., T. i, pp. 323 - 325.

(٢) الشناوى - المرجع السابق، هامش ص ٣٧٧، ٣٧٨، وأنظر أيضاً:

— Lessage, Op. Cit, pp. 25 - 27.

(٣) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمهمن بهرمان

## ٤١١ -

نوبار باشا خطاباً في ١٢ أكتوبر ١٨٧١ ، يحتج فيه على هذا القرار (١) . وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة في ١٨٧٢/٦/٢ يعلنها بأن الخديوي يأسف لانجاس الشديدي في داخل مجالس إدارة الشركة لحسرة مصر من حق التصويت في الجمعية العمومية لجهة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة وبالتالي بمصالح مصر (٢) . وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوي وافق على تفويض دي لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع (٣) .

رأينا كيف أخذ معين المال ينصب بين يدي إسماعيل واضطراره إلى تسديد قسط فوائد ديونه والتي كان سيحل عليها الأجل في الدفع في شهر ديسمبر ١٨٧٥ وأصبحت الحكومة على شفا الإفلاس ، والخزائن خاوية . فبحث في خزائن الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يُرهَن بعد ، فوجد أسهم قناة السويس لم تزل ملكاً خالياً من الرهن . ففكر في الاقتراض عدة ملايين بضمانها لسداد قيمة المبالغ المستحقة . وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الأسهم للرهن ؛ هل هي من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديرفيو ؟ (٤) .

= أسهم مصر في القناة من حق التصويت في الجمعية العمومية للمساهمين . راجع نص القرار في :

- Bulletin Décadaire, No. 8. Bis, 17 3.1872, p. 2.
- وقد ذكرت أيضاً وثائق البرلمان الانجليزي نس هذا القرار ولجم :
- Parl. p. Egypt, No. 6 (1876) No. 16. pp. 46 - 47.
- (١) خطاب من نوبار الى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة :
- Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.
- (2) Ibid. No. 22, 2.8.1872, p. 7.
- (3) Lessage, Op. Cit. pp. 28 - 29.
- (٤) راجع بالتفصيل حياة ديرفيو في كتاب : إفيد لاندوز — بنوك وباشوات — ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس من ٢٨٩ — ٢٩١ .

## ١٥ -

والرأى الراجح أن الذى بحث الفكرة هو ادوارد ديرفيو ، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى إسبىس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر . وترددت فكرة شراء الاسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ . وقد تذكر تلك الفكرة قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد ديرفيو Edward Dervieu ، وهو العليم بحالة مصر المالية . ولقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الاسكندرية ١٨٦٣ ، وأخذ يتابع منذ عودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية ، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل ، فأرسل ديرفيو إلى أخيه بالاسكندرية « أندريه ديرفيو » : « André » ، وهو أيضاً من رجال المال ، يطلب اليه فى الايام الاولى من شهر نوفمبر ١٨٧٥ أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى قناة السويس ، وأنه مستعد إذا قبل الخديوى البيع أن يجد لها المشتري فى باريس (١) .

ويذكر « شارل ليساج » : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الخديوى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد ديو Edward Driault ، فقد ذكر فى مؤلف له بإسم : « المسألة الشرقية » : « لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥ » أما « فريسنيه » Freycinet ، فيذكر أن الخديوى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والتي تقدمت بالقرض ، ويضيف بأن « دوق ديكاكز » كان يميل للشراء ، ولكن رئيس الوزارة ( Buffet ) كان يعارض ذلك . ويذكر شارل ليساج ، أيضاً أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouville عن مسألة عرض الخديوى أسهمه

(1) Lessage, Op. Cit. pp 33 - 36.

على دوق ديكاكز ، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد تناقلته الاسن فى مكاتب الشركة ومن الصعب حالياً معرفة مصدرة (١) .

توجه أندريه ديرفيو للقاهرة بعد أن تلقى من شقيقة إدوارد برقية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ، تبعت على الأمل فى نجاح الصفقة ، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له : د بعد بضعة أيام من الدراسة ، سنجدد مشترين لاسهم قناة السويس ، ومن الضروري الحصول على فائدة قدرها ١٢ ٪. وبضمان ، على سبيل المثال ، إيرادات جمر ك بور سعيد أو بضمان نسبة ١٥ ٪. الخاصة بأرباح الخديوى فى دخل قناة السويس . وأن هذه العملية المالية والسياسية لمجربة لمجموعات رجال المال فى باريس ، (٢) وبناء على هذه التعليلات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فالتقت قبولاً ؛ لأن إسماعيل المقتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالاسهم . ثم إقتاده إلى إسماعيل ، الذى استمع باهتمام للعرض الذى قدمه أندريه ديرفيو . والسعر الذى طلبه الخديوى هو ٩٢ مليون فرنك ، والفوائد التى سيدفعها خلال التسعة عشر عاماً لتعويض فوائد الأسهم المتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ ان تكون ١٢ ٪ كما طلبها ديرفيو وإنما ٨ ٪ . وستكون إيرادات جمر ك بور سعيد ضمانة لهذه النسبة من الفوائد (٣) . وترك الخديوى لديرفيو اختيار القبول ( option ) حتى يوم ١٦ نوفمبر ، وسارع أندريه ديرفيو إلى إرسال برقية لآخيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الاولى ، فسارع إدوارد إلى جماعة من

(1) Lessage, Op. Cit , pp. 235 - 240.

(2) Ibid., pp. 36 - 37.

(3) Ibid., pp. 39 - 39.

الماليين الفرنسيين لإعداد الثمن وإتمام الصفقة . فتوجه الى رئيس مجلس إدارة الشركة العامة ، Société Générale ، يوم ١٢ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقه بالنسبة لاضطراب المالية المصرية . وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون « بون ، على الجزالة » . ولم يمتنع إدوارد ديرفيو معهم . ووردت برقية من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزي — المصري) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطه إدوارد ديرفيو<sup>(١)</sup>. وكانت هناك عدة بنوك فرنسية ، في ذلك الوقت ، مرتبطة مع المالية المصرية . ومن بين تلك البنوك بنك «التسليف العقاري» Crédit Foncier وبنك «التسليف الزراعى» : «Crédit Agricole» ، وهى ممثلة في مصر عن طريق البنك «المصري — الانجليزي» ، والذي بلغ إجمالى المطالبات التى يتولى تحصيلها ١٧ مليون فرنك في الفترة ما بين عامى ١٨٧٣ — ١٨٧٦ . ومن البنوك الفرنسية الأخرى التى تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك «الكريدى ليونيه» «Crédit Lyonnais» والشركة العامة «Société Générale» ، وبلغ إجمالى المطالبات التى تولتها البنوك الفرنسية حوالى نصف مليون فرنك<sup>(٢)</sup> .

توجه ديرفيو بعد ذلك إلى بنك «التسليف العقاري الفرنسى» ، وتقابل مع نائب مدير البنك «سوبيران» «Soubeyran» ، الذى لم يتردد في التعبير عن شكوكه لإقراض ديرفيو ، وعندئذ كشف «سوبيران» عن إقتراح يقوم به بنك التسليف العقاري حالياً مفاده تجميد الديون المصرية السائرة . وتحويل هذا الدين من دين قصير الاجل إلى دين طويل الاجل وضرورة الحصول على

(1) Ibid. pp. 40 - 42.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 47; Cf. Hallberg, Op. Cit., p. 235.

ضمانات لذلك ، وأن أسهم قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات ، وأشار له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات . وهذا معناه أن البنوك الفرنسية التي تملك حق المطالبات المصرية ترغب في أن يحتفظ الخديوى بأسهمه . وطبعاً هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو . وأن هذه الفكرة يؤيدها البنك الانجليزى - المصرى . وختم سوبيران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لا في باريس أو القاهرة أو لندن (١) . وهكذا حذر « سوبيران » ديرفيو مقبة عمله ، وحذره من أن « البنك العقارى » Crédit Foncier سيبدل كل جهده لمنع من الحصول على الاموال اللازمة لشرائه أسهم الخديوى في قناة السويس . وأفهمه بأن وزير المالية فرنسا « Leon - Say » نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٢) . وغادر « ديرفيو » بنك التمسليف العقارى بعد أن فشلت جهوده مع « سوبيران » وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلا من أن يقدم له المساعدة لمشروعه ، أقام له العراقيل لاحتباطه . وانته بهد ذلك إلى « باروت » ( Barrot ) . وكيل الخديوى السياسى في باريس ، كما اتجه أيضاً إلى دى لسبس ، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيلقى في باريس عداوة غير متوقعة .

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله في الحصول على المال اللازم ، لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل المهلة المحددة . ووافق الخديوى على أن يمد المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى في ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) . وخلال تلك المفاوضات التي كان يحريها إدوارد ديرفيو مع بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر

(1) Lessage, Op. Cit., pp. 47 - 52; Cf Marlowe, Op. Cit., p. 293.

(2) Marlowe, Op. Cit., p. 294.

(3) Le.sage, Op. Cit. pp. 52 - 53.

١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئه بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام في مصر،  
تقابل مع الخديوى اسماعيل ونوبار باشا واسماعيل صديق المفش وزير المالية،  
ودارت المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس (١). وبذلك أصبح  
هناك خصم جديد منافس لديرفيو (٢).

توجه ديرفيو مع دى لسبس لمقابلة دوق ديكاكز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض  
ديرفيو هو في حقيقته شراء مقنع للأسهم، وذلك في محاولة للحصول فرنسا على أسهم  
الخديوى وإيقاف معارضة بنك الائسليف العقارى، للصفقة، لأن هذه المعارضة  
في غير صالح فرنسا. ولكن وزير مالية فرنسا د ليون ساى، كان أكثر اهتماما  
بقيام بنك الائسليف العقارى، باستيفاء مستحقاته من الديون، لأن لديه كمية  
ضخمة من الأوراق المصرية غير المضمونة. أما ديكاكز فكان إهتمامه منصباً على  
التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقات الانجليزية - الفرنسية في حالة قيام بنك  
فرنسى بشراء أسهم الخديوى. لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية  
فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق،  
يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥، وشروطه، أن تتلقى  
الحكومة المصرية قرضاً قدره ٨٥ مليوناً من الفريكات بفائدة سنوية ١٨٪/  
وبضمانة كل من أسهم مصر في القناة وأيضاً نسبة الـ ١٥٪ من صافي أرباح الحكومة  
المصرية بشركة القناة (٣). وأنه في حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر  
تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكاً للمجموعة الفرنسية

(١) راجع في الفصل الثانى من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خير الصفقة

لانجلترا.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 54.

(3) Ibid. p. 57; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp 294 - 5.

## - ٣٢٠ -

المقرضة للمال French Syndicate ، وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كورونات الأسهم التي سبق وتنازل عنها للشركة في عام ١٨٦٩ وبضمانة إيرادات جرك بورسميد (١) ، وترك لأندريه ديرفيو باسكندرية فرصة عرض هذه المقرضات على الخديوى في موعد أقصاه ٢٦ نوفمبر لآخذ موافقته وتصديقه عليه (٢) . وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالاسكندرية برقية يخبره فيها بمشغل جهوده بباريس وبالاحداث الهامة الهائرة في لندن والقاهرة حول الصفقة (٣) .

وقبل أن تصل برقية إدوارد لأخيه بالاسكندرية كان أندريه ديرفيو قد عرض المشروع على الخديوى واتفقا على تسوية للقرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها في باريس (٤) .

ومكذا أدى فشل إدوارد في الحصول على المال ومعارضة ديكنز وإيون ساى إلى مرور الوقت ودخول دزيريل في الميدان إلى فشل جهود ديرفيو . وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة .

(١) بعد افتتاح القناة للملاحة في ١٨٦٩ ازدادت الحركة في ميناء بورسميد ورغبت الحكومة المصرية أن تستولى من شركة القناة على جرك البضائع الواردة إلى ميناء بورسميد والصادرة منه كالتبج في الموانئ المصرية، ولكن شركة قناة السويس ابت عليها ذلك بدون وجه حق وتدخل في النزاع التوصل الفرنسي وبعد مداولات اتفقت الحكومة مع الشركة على أن تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مليون فرنك مقابل تنازل الشركة عن جرك بورسميد للحكومة . راجع: تاريخ البحرية المصرية — مقالة احمد عبد المنصف محمود — مطابع الاهرام

١٩٧٣ - ص ٧٢١

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 237; Cf. Marlöwe, Op. Cit. p. 295.

(3) Lessage, Op. Cit., p. 55.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 236 - 237.



لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف ؟ وماهى الدوافع التى حدث بدوق ديكانز إلى عدم تأييد دى لسبس ودبرفيو رغم حديثهم المعرى Seductive addresses (١) للحصول على أسهم الخديوى . وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك .

رأينا كيف سارع دى لسبس ودبرفيو لوزير الخارجية الفرنسى — دوق ديكانز — لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى . ورغبة من ديكانز ، لتجسس موقف إنجلترا، نجده يرسل إلى القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن د جافارد ، فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين ، دون الإشارة لمسألة احتمال تقديم قرض (٢) .

وأرسل د جافارد لدوق ديكانز فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث جرى بينه وبين د لورد دربي ، عن الأزمة المالية التركية والمصرية ، ذكر دربي أن الخديوى اسماعيل يعرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك الانجليزى — المصرى ، فاستفسر منه (جافارد) عن موقفه فى حالة قيام الشركة

(1) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٢) لم تنشر الوثائق الفرنسية أى شيء عن هذه الرسالة التى بث بها دوق ديكانز إلى جافارد فى ١٩/١١/١٨٧٥ . ولكن — ليساج — بعد دراسة لهذا الموضوع يقول انه بعد موت جافارد ١٨٩٣ عُثر فى أوراقه الخاصة بالمرشحات الهامة التى قابلته إبان فترة إقامته ببريس على فكرة بهذا الخصوص جاء فيها « لمب ديكانز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية عند معرفته بمشروع الشركة العامة للأسهم راجع :

Lessage, Ch, Op, Cit., pp. 70 - 71, Cf.,

Marlowe, Op. Cit., p 295, Cf. Hallberg, Op, Cit , p 238.

العامه ، بشراء الاسهم أيضا . فأخبره دربي بقوله : « لا أثنى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضرارا جسيمة . وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قفازة السويس . فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة بما يعود اليها بكل الشرف والفخر ، ولن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم . ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماما بقفازة السويس ، لأننا أكثرها إستخداما للقناة . ولذلك فإن المحافظة على هذا الممر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى ، وأنا مقتنع تماما ، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين وإستبدال هذه الشركة بجموعة مالية ، Syndicate أو « إدارة » Administration بمثلها فيها كل الدول البحرية . وعلى أى حال فنحن نبدل قصارى جهدنا لئلا نضع مشروعا تعتمد عليه مصالحنا ، محتسرا فى أيدي الأجانب . وأن مسألة الضمان المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية إذا تقدمنا هذا العرض الذى يقدمه الخديوى سنكون كاية تحت رحمة دى لسبس كذلك فإن حملة الاسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون فرنك من مائتى مليون فرنك ، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية » (١) .

وفى معرض الحديث مع لورد دربي ، سأله جافارد عن القروض الخاص بضمانه الاسهم ، فأجابه بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه ، لأن رهنها ، بالنسبة للخديوى ، تعنى عدم استطاعته رد الاسهم وأكد دربي لجافارد ، النتائج السيئة المترتبة على بيع الاسهم لشركة فرنسية ، وأكد رغبته فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبة على عمل من هذا النوع والتى من المؤكد إنارتها (٢) .

(1) Gavard à Duc Decazes, 20. 11. 1875, D D. F., 1ère Série, T. II, No. 13.

(2) Ibid.

ولم يكن دربي في الحقيقة صريحاً مع جافارد ، لأننا سنرى بعد ذلك ، إلهامك الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع الخديوى . وهكذا كان على ديكاكز مراعاة التحذير البريطانى إزاء مفاوضات شراء أسهم الخديوى لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر . وهكذا تمطت جهود ديرفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المال كما وعد الخديوى . أما اندرية ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر — آخر موعد حدده الخديوى له للتصديق على القرض بالشروط الفرنسية السابق ذكرها — لينذكر للخديوى فشله . ومن المحتمل أن يكون قد أخطر الخديوى مبكراً يوم ٢٢ نوفمبر ، ذلك لأن ستانتون قد أرسل فى نفس اليوم برقية لحكومته يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظير قرض قد سُحبت (١) . كذلك أرسل بلسيه « M. Pellissier » - وكيل القنصل الفرنسى باسكندرية - إلى دوق ديكاكز يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً فى فشل مفاوضات ديرفيو ، وأن ستانتون طالب بأن تكون مجموعة الرأسماليين الإنجليز لهم الأفضلية فى هذا العمل (٢) .

كذلك نجد دوق ديكاكز يذكر فى رسالته المطولة إلى القائم بالأعمال الفرنسى « بسانت بطرس-بورج » ، « دى لا بولانج » ، « De Laboulange » ، يخبره فيها بنبأ قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخديوى والخطوات والظروف التى تمت بها الصفقة ، وكيف أن دربي عندما أكد له صحة خبر شراء الأسهم ، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هى التى عندها

(1) Hallberg, Op. Cit.; Footnote pp. 238 - 9.

(2) M Pellissier à Duc Decazes, Alex, 22 11, 1875, D D. F. Jéres érie, T. ii, No 14.

النية لشراء أسهم القناة الخاصة بالخدوي (١).

وكان لورد دربي قد أخبر « الماركيز دار كورت » — سفير فرنسا بإنجلترا —  
عندما لمَّح دار كورت لدربي أن هذا العمل ( يقصد الصفقة ) كان سيكون له مغزى  
سياسي أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقة غير مباشرة  
من جانب الحكومة البريطانية. فعلم دربي ذلك ، بأن الخديوي كان يعرض بيع  
أسهمه ؛ ولم يكن يملك القدرة لمنع من ذلك أو تركها تقع في أيدي أخرى معادية ،  
ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة « Status quo » ( يقصد التوازن  
في إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الخديوي ) . وكرر له دربي رأيه السابق  
الخاص بالإدارة الدولية في شكل يمثّل لجنة الدائنين ، وهو رأى مازال متمسكاً به .  
وعبّر دار كورت ، لدربي عن مخاوفه من عدم تمكن الخديوي دفع مبلغ ٢٠٠  
ألف جنيه سنوياً ( وهي قيمة ٥ / . أرباح الأسهم ) فإنه عندئذ ستكون إنجلترا  
مجبورة على إقامة سلطة إنجليزية لها في مصر (٢) .

فطمأنه دربي بأن ما يهم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها وللبقية  
الدول الأخرى ، ولا شيء أكثر من ذلك (٣) .

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الخديوي لمعرفة موقف الدول وأيضاً  
الباب العالي من بيع أسهمه لإنجلترا ، رد الخديوي والذي كان يؤيده قنصلا  
إنجلترا وألمانيا بقوله :

(١) Duc D'Orléans à De Laboulaye, Paris. 27. 1. 75, DD F.,  
1ère série, T. ii, No. 16.

(2) Derby to Lyons, 27.11.1875, Parl. P. Egypt, No. (1876)  
No. 1, pp. 8 - 9.

(3) Ibid,

## ٢٢ -

« لأنه يفضل أن يتحمل المسؤولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول في مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدي إلى صراع أوروبي، (١) ».

وكان لرفض دوق ديكنز تأييد ديفيو ودي لبس أسباباً هامة تتعلق بالموقف الدولي لفرنسا إبان تلك الفترة . ففي وزارة الخارجية الفرنسية Quai d'Orsay ، حيث سارع إليه دي لبس ليقابل دوق ديكنز ، كان ديكنز قد تسلم منذ خمسة أشهر في صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يد سفير ألمانيا بباريس إنذاراً بالحرب « Un ultimatum de guerre » ، وشيكة الوقوع (٢) ذلك أن العلاقات الفرنسية الألمانية في صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لأسباب عديدة (٣) ؛ منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقنباس نظام الحرب البروسي ، بالإضافة إلى سرعة استعادة فرنسا لنهضتها الاقتصادية ، ورأي إسمارك في هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالي دلالة على إعداد فرنسا للحرب . وتحدثت الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب . ووصل مسامع سفير فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية . فأعطى الدوق ديكنز لهذه الحادثة إساءة أو يياً ، حينما طلب التأييد الدبلوماسي من بريطانيا والروسيا (٤) .

وكانت حكومة دزيريلي أكثر ميلاً مما كانت عليه وزارة الاحرار السابقة لإتخاذ موقف يتسم بالشدد في السياسة الخارجية . وعبر دزيريلي عن قلقه للملكة فكتب

(1) Duc Decazes à De Laboulaye, Paris, 27.11. 1875, D. D. F. 1ère série. T. 2 No. 16.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 61. .

(٣) « بيردرفان ، تاريخ العلاقات الدولية من ٥٣٤ - ٥٣٥ »

(٤) المرجع السابق من ٥٣٤ - ٥٣٥ .

## ٢٠

يقول لها : إن بسمارك يلعب لعبة بوناپرت للقديم ، (١) . وأفهمت بريطانيا  
الحكومة الألمانية بأنها مدعوة د لتهديئة قلق أوروبا ، (٢) . وكان ذريل واعياً  
بكن هذه الاوضاع ومدركاً للخطر وصمم أن يثبت لبسمارك وأوروبا أن إنجلترا  
يجب أن يحسب لها حساب (٣) .

وكان موقف روسيا مماثلاً لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر . فذهب القيصر  
بنفسه إلى برلين لتهديئة الموقف وذكر لبسمارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية -  
الألمانية ، ليس كما يعتقد ذلك ، لأنها قد تضخمّت بطريقة مبالغ فيها ، وأكد  
للقيصر أن ألمانيا لا تفكر في حرب وقائية « Preventive War » (٤) .

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الألمانية ضد  
فرنسا . ويعلق تيلور Taylor على إنجاد موقف إنجلترا والروسيا إزاء الأزمة  
الألمانية - الفرنسية بقوله : « أنه الأول مرة منذ أزمة شلزويج ، Sleswig question  
عام ١٨٥٠ تتصرفا سوياً في انسجام . ذلك لأن إنجلترا والروسيا لم يرغباً في  
رؤية سيادة ألمانيا أو فرنسا على غرب أوروبا ، وإنما كانت رغبتهما في وجود  
توازن للقوى . وهكذا تناسلت كل من إنجلترا والروسيا في مايو ١٨٧٥ منافستيهما  
في آسيا لحماية فرنسا » . (٥)

ولقد عبّرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف إنجلترا ، وطلبت

(١) « Bismarck joue le jeu du vieux Bonaparte ».

Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٢) وينوفان ، بيبير — تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٤٤ — ٣٥٠ .

(٣) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٤) وينوفان — تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٥٠ .

(٥) Taylor, The struggle for mastery in Europe. pp. 225-227.

من القائم بالأعمال الفرنسي بإنجلترا أن ينتقل إلى دربي لإعرافها بالجبل !  
L'expression de toute gratitude (١) وفي نفس الوقت أرسل بسمارك  
لدربي ودزيلي يشكرهما لإهتمام إنجلترا بشئون القارة الأوروبية (٢) .

وفي الحقيقة فإن شكر بسمارك قد حجب شعوراً بالامتناع والضيق  
(Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل الدبلوماسية التي فسر فيها .  
وعبر بسمارك عن هذا الشعور بالأسى إزاء موقف إنجلترا غير الودى نحوه ،  
ومهاجمة الصحافة البريطانية لألمانيا ويتمتع من تحول إنجلترا فجأة ضد  
ألمانيا (٣) .

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصدقة بين فرنسا وإنجلترا . ويذكر لورد  
ليونز - سفير بريطانيا بباريس - بأن درزيلي كان يرغب في تشجيع التفاهم  
والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا . ولكنه كان يخشى في نفس الوقت إثارة  
الحقد لدى بسمارك، وعلى أى حال فقد اعترف الرأى العام داخل بريطانيا وخارجها  
بأن إنجلترا قد عادت وبطريقة ثورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون،  
وعبرت الحكومة الفرنسية عن عرفانها بالجبل (٤) .

وهكذا فإن بلاغة دي لسييس وأفكار ديريويو الماكرة لم تجد أذناً صاغية عند  
ديكان الذي رأى في حصول فرنسا على أسهم الخديوى سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها  
فرنسية وهذا سيثير العداء مع بريطانيا التي وقفت مع فرنسا في أزمة مايو ١٨٧٥ كما

(1) Lessage, Op. Cit. p. 65.

(2) Lettres intimes. Op. Cit. p. 117.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5. pp. 424 - 425.

(4) Ibid, pp. 421, 422, 424.

## ١٨٧٨

لحشى دوق ديكاكز أيضا تزعزع مركز فرنسا في أوروبا والمانيا لها بالمرصاد. هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة موزعاً لانهيار الملكية على أنفسهم وتمديد الحزب الجمهورى باستمرار . ولقد كان فى حاجة شديدة إلى تأييد إنجلترا سياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تؤدى بحكم المحافظين فى فرنسا ومركزها فى أوروبا (١) .

لذلك فلا عجب أن تفتاب ديكاكز المخاوف ويتخلى عن تأييد دى لاسيس وثيرقيو للحصول على الصفقة لصالح فرنسا .

العثمانيون يستعيدون مصر



## الفصل الثاني

أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها  
(١٥٪) في شركة قناة السويس

أ - إنجلترا وصفتة الأسهم .

- دور دزيلي في الحصول على أسهم مصر في شركة قناة السويس .
- تسرب خبر الصفقة لبريطانيا .
- تمركز الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم .
- مشكلة تدبير ثمن الصفقة .
- توقيع العقد مع روتشيلد ومنع الحكومة المصرية .
- عملية نقل الأسهم لانجلترا .

ب - فرنسا وحصة مصر في صافي أرباح الشركة (١٥٪) :

- أحقية مصر في نسبة من أرباح الشركة .
- دور دي لسبس في هذه الصفقة .
- موقف الحكومة الفرنسية من الأحداث .
- البنك العقاري الفرنسي يحصل على حصة مصر (١٥٪) في أرباح الشركة .



## ٢٠٠

يتناول هذا الفصل صورة حربية في تاريخ مصر الحديث ، وهي نسكبة فقدانها لأسهمها في شركة قناة السويس لصالح إنجلترا من جهة ، وانقضاء فرنسا على نصيبها السنوي في صافي أرباح الشركة ( ١٥ ٪ ) من جهة أخرى . وبهذا حرمت مصر من كل مزايها مادية في قناة السويس علاوة على حرمانها من حق التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمي الشركة .

ففى الوقت الذى وقعت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم والإذعان لإنجلترا ، نجد على الجانب الآخر ، إنجلترا المترتبة للفرصة التى ظهرت لها وعمات بنشاط محرم . وسنرى فى هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزى لإزاء قناة السويس . فقد اتسم مرقفها فى الفترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشاكل للشركة منذ بداية المشروع ؛ والذى سبق أن وصفه بالمستقون بأنه مشروع وهمى ، ( Bulble Scheme ) ، إلا أنه تحقق على يد دى لسبس — الذى كان فى نظر الإنجليز — فرنسياً قبل كل شىء . وفرنسا كلها إبتداء من الإمبراطور حتى رجل القمار قد نظرت للمشروع بإعتباره سيادة فرنسية دائمة (١) .

إلا أنه صار على إنجلترا أن تراجع حقيقة إتمام القناة ( Le fait accompli ) . ويمكن تلخيص المراحل التى مرت بها السياسة الانجليزية تجاه قناة السويس إلى : المرحلة الاولى : وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإحباطه ، ولكنه تم رغم هذه المعارضة ، وهى الفترة السابقة لعام ١٨٦٩ .

والمرحلة الثانية : وهى تقبل وجود القناة ككشء حتمى ، Inevitable . واستغرقت هذه الفترة خمس سنوات ( ١٨٧٠ — ١٨٧٤ ) . وقد تناولتها

(1) . De Lesseps était français et la France, de l'Empereur jusqu' à l'homme de la rue, Sammarco. Op. Cit T 3. p. 344.

بالقراءة في البابين الأول والثاني . وتميزت بوقوف إنجلترا بالمرصاد لدى لبس وشركته مما أدى إلى الالتزام المالية والسياسية للشركة ، وتعرضها في سنواتها الأولى للأفلاس والتضيق وتفكير دى لبس في نقل ملكيتها . كما ذكرت - وعلى الرغم من ذلك لم تنتهز حكومة الأحرار ، بزعامه جلاد ستون ، هذه الفرصة التي سبحت لها بل اتخذت موقفاً سلبياً . ولجأت إلى إجراء تسكتل دولي ضد دى لبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحولة الدولي بالاستانة . والمرحلة الثالثة : وهي محاولة السيطرة على إداره قناة السويس بشراء دزيريل الأسهم ( في نوفمبر ١٨٧٥ ) .

تغير الوضع بجميء حكومة المحافظين - بزعامه دزيريل - للحكم عام ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) فقد افتتح عصر السياسة الامبريالية التي كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية . وكان دزيريل يحب « الضربات المثيرة للدهشة » مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وجزيرة كابول (١) ، بخلاف جلاد ستون المعروف بكرهه الشديدة للتوسع الإستهعاري وما يتشعب عنه من مشاكل ويرى فيه إرهاباً للأمة الانجليزية وإضراراً بمصالح إنجلترا الحقيقية وسفكاً للدم الانجليزي بلا داعي . فقد كان جلاد ستون من أنصار انجلترا الصغيرة : « Little England » (٢) وسنجد في الصفحات المقبلة ، كيف انتقد جلاد ستون بشده - في مجلس العموم البريطاني - موقف دزيريل فيما يتعلق بسياسته ازاء الاستحواذ على نصيب الحديوى في أسهم قناة السويس .

(1) Edmond Hippeau, Histoire Diplomatique de la troisieme Republique (1870-1899 p 493

(2) Seaton-Watson, Disraeli Gladston and the Eastern question London 1935, p. 130.

ومكثا بمجيء دزريلى (١) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين تجاه قناة السويس . وعليها أن تلقى بعض الضوء على شخصية دزريلى لتوضيح طبيعة هذه المرحلة في تاريخ القناة .

قام دزريلى في شبابه برحلة إلى الشرق في عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقدمق وسافر منها إلى مصر وتنقل من رشيد حتى الشلال ، وبهره جماله وحضارتها الزراعية التي تدل على مجدها القديم (٢) . وكان دزريلى ينادى منذ عام ١٨٧٢ باعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضرورة زيادة قوتها في هذا المجال . وظهر دور بريطانيا — كما رأينا — في الشؤون الأوروبية صيف عام ١٨٧٥ . وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية — الألمانية وسماحها الروسية بتعطيل حياد البحر الأسود الذي نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وميبتها . هذا في الوقت الذي كانت ألمانيا، بزعامة بسمارك، قد سيطرت على المجال الأوربي بالإضافة إلى تهديد روسيا للإمبراطورية العثمانية في الشرق الأدنى وفي الجناح الآسيوي . ولكن نلاحظ أنه في الوقت الذي أخذ فيه الفرد الروسي يعتمد ويزداد سنة بعد سنة أخرى ، إزدادت مصالح إنجلترا

(١) وفد دزريلى إلى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودى إيطالى يدعى « بينامين اسرائيل » أو دزريلى . وأنجب اسحق دزريلى ، ثم أنجب اسحق دزريلى ولدا أسماه باسم جده « بينامين » وعندما بلغ بينامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه وبذلك تحول إلى المسيحية لأن والده رأى أن من صالح أولاده أن يتبوا دين المالكية من الانجليز حتى لا يجدوا الأعمال مغلقة أمامهم . فليهود مثل الكاثوليك كانوا يحرمون من الحقوق المدنية ، راجع حياة دزريلى في :

André Maurois, La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943. pp.

14-24; Wilfrid Meynell, the man Disraeli. London. 1927.

(2) Buckle, Op. Cit. Vol. 1 p. 173 - 179.

المباشرة مع الهند وممتلكاتها في استراليا ، وأصبحت بعد التوسع الروسي أقل أمناً ،

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة في المواصلات البحرية بامتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين إنجلترا ومستعمراتها في الشرق . وعارض دزيريل في بادئ الامر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية (١) . كإرفض جلاد ستون، الذي رأس الوزارة البريطانية خلال الثورات الخمس الأولى لإفتتاح القناة ، رغم القمص العديدة ، لإجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذي لا يتفق والمصالح البريطانية في هذا الممر الملاحي الجديد .

حدث هذا في نفس الوقت الذي كانت روسيا فيه تضغط على كل من أوروبا وآسيا . ففي أوروبا إستعادت قواتها في البحر الاسود وبدأت نشر دعوتها السلافية معضدة حركة الجامعة السلافية و Pan - Slavonic ، الخطيرة بالنسبة للدولة العثمانية . كما أخذت روسيا تتوسع في حدودها بإتباع سياسة الضم في آسيا (٢) . وكان على دزيريل أن يواجه مشكلة روسيا وافغانستان والهند . ويذكر مؤرخ حياة دزيريل - « بىكل » ( Buckle ) : « من حسن حظ بريطانيا وجود دزيريل في الحكم في الوقت الذي حددت فيه الامبراطورية في آسيا وتعرض الطريق الرئيسى للمواصلات للخطر . ودزيريل له أصل شرقي وخياله ونظريته الشاملة قد صبغتها لإتجاهات حياته الأولى ورحلاته في الشرق بالإضافة إلى أنه لعب دوراً هاماً في الخمسينات ، وكان إحساس وقلق دزيريل الشخصي بالمشكلة مؤكداً ، واعتمد على صديقيه في الوزارة وهما دوبي ( وزير خارجيته ) ، وساليسبورى ( وزير الهند ) . وفي الأيام الأولى للوزارة يقوم دزيريل بعمل

(1) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(2) Ibid, p. 408.

الترتيبات اللازمة للعمل المشترك مهمتها لتسابعة التوغل الرومى فى أواسط آسيا .  
يحذر بالغ واهتمام شديد (١) .  
لم تكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التى واجهت دزيرلى فى بداية حكمه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هى مشكلة قناة السويس .  
فى الأيام الأولى من حكمه (٢) واجه المشاكل الجديدة التى آثارها دى لسبس مثل مسألة رسوم المرور وممراته مع الشركات الملاحية ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، وضغط الشركات الملاحية على الحكومة البريطانية ، حتى أن أحد ملاك السفن طأب الحكومة باتخاذ موقف حازم وعدم اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الاحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك من قبل (٣) . فقد سلك موظفى شركة قناة السويس مسلكاً متطرفاً ، ونقضوا بشكل صريح قرارات مؤتمر الحمولة الدولى . وبناء على تلك الظروف كازمن الطبيعى على ساسة انجلترا أن يضعوا فى اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو بناء قناة ثانية (٤) . ولذلك نجد دزيرلى يعبر عن إحساسه بالضيق نتيجة للمشاكل التى آثارها له دى لسبس وذلك فى خطاب دى لمضى بعث به إلى د لادى برادفورد ، يعبر لها فيه د عن ضجره الشديد من دى لسبس . فقد وصلتته (أى دزيرلى) ثمان برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس لو أصر على موقفه ، فإن ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان ، (٥) .

(1) Ibid. pp. 409 - 410.

(٢) تولى دزيرلى الحكم فى أول فبراير ١٨٧٤ .

(٣) راجع الفصل الثالث من الباب الثانى .

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(5) Disraeli à lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettres intimes. Op. Cit. p. 39.

لذلك نجد دزيريلي ينشط للعمل في بداية حكمه ، ليس عن طريق القنوات الدبلوماسية ، ولكن بطرقه الخاصة التي نفذها من قبل إبان حكمه ( ١٨٥٨ — ١٨٥٩ ) . فيطلبه من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild » أن يقدم عرضاً لدى أسبس لشراء القناة (١) . وقد حاول روتشيلد خلال عام ١٨٧٤ وحتى صيف ١٨٧٥ شراء أسهم الخديوي اسماعيل ولكنه لم يوفى (٢) . وقد يكون رفض دى أسبس من أسبس فرمسي وطني عاد للظهور بعد كارثة حرب ١٨٧٠ ، فحسم على عدم الخضوع لأي ضغط لكي تنال فرنسا عن حقوقها في القناة التي كان دى أسبس يرى أنها فرنسية . فأنغمس في صراع مع الحكومة البريطانية وملاك السفن في موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعداً عندئذ لتجديد عروضة السابقة (٣) .

وأحسن دزيريلي بخيبة الأمل وظل يترقب الفرصة وكان على اتصال مستمر بإتقائين على القناة . وفي أكثر من مناسبة ( ١٨٧٦ ) ذكر دزيريلي في مجلس العموم البريطاني : « أن دى أسبس حضر هنا بنفذه ودخل في مناقشات معنا مثلاً فعل مع أسلافنا ولكن لم تكن هناك وسائل ممكنة للاتفاق تكون مرضية للملاك » (٤) .

وإذا بحثنا الدوافع التي حدثت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم ، فهي أولاً وقبل كل شيء تتمثل في إحسانها بأنها أكبر دولة بحرية في العالم ، وهي

(١) راجع الفصل الأول من الباب الثاني .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 223; Cf. Buckle, Op. Cit. Vol. 5.

p. 413. Kinross, Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. Vol. 5, p. 413.

(4) Ibid,



المتحكم في تجارة الهند والشرق الأقصى . وسفنها تمثل الذسبة العظمى للسفن العابرة في القناة . وهي تريد أن يكون لها صوت مسموع في إدارة القناة . ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحولة ورسوم المرور بعيد عن الاذهان ، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور في قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن ، وكانت إنجلترا تتوقع المعارضة الشديدة — في حالة حصولها على الاسهم — من الدول ولاسيما فرنسا . فهي تملك نصف الاسهم ، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للأصلطدام بفرنسا وكان على إنجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة ، ففي هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة في صراعها ضد ملاك السفن . وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع . ولذا كان منع فرنسا من الحصول على الاسهم هو هدف دزيرلي كذلك كان دزيرلي يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس (١) .

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معهده لاقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الخديوى اسماعيل اسهمه في القناة الرهن أو البيع لبنوك فرنسا إلى سمع دربي (٢) .

وربما يكون وصول نبأ مسألة صفقة الاسهم لسمع دربي قد تم عن طريقين :  
الاول عن طريق الصحفي البريطاني فردريك جرينوود Fredrick Greenwood محرر جريدة Pall Mall Gazette الذي كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو د. هنرى

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 245 - 6.

(2) Ibid., pp. 233 - 234.

أوبنهايم ، فعلم منه أن الخديوي يريد رهن أسهمه في شركة قناة السويس لحاجته إلى المال. وعلى ما يبدو فإن هنري أوبنهايم كان مهتماً بمناوضات بنك التسليف العقاري ، وبنك الانجائيزي المصري ، ولابد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشراء الأسهم عن طريق د سوبيران ، الذي كان قد تحدث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرناه. وكان أوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر للحكومة البريطانية فإنها (أي الحكومة) ستكون مهتمة هي الأخرى بإحباط خطط ديرفيو . ومن المحتمل أن أوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١) .

والطريق الثاني هو بيت روتشيلد بانجلترا . فيري د بوكل ، أنه من المحتمل أن يكون درزيلي قد علم بنياً بمفاوضات بيع الأسهم من جانب آخر ، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق درزيلي ، حيث تعود الأخير أن يتناول معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد ، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الدولية (٢) وكانت مكانب روتشيلد ملاذاً لدرزيلي عندما أشير موضوع شراء القناة ، وكان روتشيلد كدزويل نفسه في إنتظار الفرصة . وربما استطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة ، إما من باريس أو القاهرة بما كان يدور في هذا الصدد (٣) .

ولكن مؤرخ حياة بيت د آل روتشيلد ، يذكر أن أوبنهايم أخبر كلا من جرينوود

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 83—98; Cf. Sabry. M. Op. Cit. pp. 161—162; Maurois André, Op. Cit. pp. 277—278; Marlowe, Op. Cit. pp. 296—297.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5 440.

وروشيلد بالخبر (١) ، ولكن القصة الأولى هي الشائعة ، والتي تردد ذكرها في كثير من المراجع الأوروبية والتي تقول أن جرينورد هو ناقل الخبر .

وأى جرينورد أن من صالح إنجلترا الحصول على نصيب الخديوى لأن القناة هي طريق الهند، فسارع صباح اليوم التالى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبر المورد دري (٢) .

وسارع الورد دري بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون (٣) : « علمت، حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوى اسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس ، وأن المشاكل المالية الصعبة التى يواجهها الخديوى تجعل من الصعب عليه الرضا . ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها . » (٤)

وعلى الفور سارع « ستانتون » بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا ( وزير الخارجية المصرى ) الذى أخبره بالعرض الذى قدمته الشركة العامة Société Générale ، والبنك الانجليزى - المصرى فأعرب لستانتون عن دهشته،

(1) Comte Corti, La maison Rothschild. L'apogée 1830—1871 et les temps nouveaux. Traduction française par Pierre Raffegau. Paris 1930. p. 433.

(2) Buckle. Op. Cit, Vos. p. 440; Cf. André Maurois, Op. Cit. pp. 277—8.

(٣) ماجور جنرال ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - ويصفه أحد الكتّاب المعاصرين بأنه من أخلص جنود إنجلترا فى الخارج - وراجع :

Lord Kinross, Op. Cit , p. 266.

(4) Derby to Stanton, 15.11, 1875, Parl. p. Egypt No. 1 (1876) No. 1

لهذا الموضوع الهام ، وأفهمه بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر بغير اهتمام لمسألة تحويل ملكية أسهم الخديوى فى شركة قناة السويس إلى يد شركة أجنبية. وأفهم ستانتون نوبار بأن الخديوى سينتقى من إنجلترا أحسن العروض بالمقارنة مع أى عرض آخر قد تقدم به الشركات الأخرى - إلا أن نوبار أخبره بأن الخديوى لا يحبذ مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للسال ، لمبالغ يتراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيهه استرلينى ، وأنه نظرا لحاجته للمال فقد يقبل عرض البنك « الانجايلى - المصرى » .

عندئذ طلب منه « ستانتون » أن يقابل وزير المالية المصرى فوراً لتأجيل المفاوضات — الدائرة بين الخديوى وبيوت المال الفرنسية — حتى يتصل بحكومته . وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوى . وأخبرهما بأن مسألة بيع أسهم قناة السويس بهم بدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة السويس لإنجلترا ، فأخبره الخديوى بأنه لم يفتكر جدياً فى العرض الخاص ببيع أسهمه ، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك عرضاً من جانب حكومته ، طلب منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوافق الخديوى على تأجيل المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر . وكان الخديوى قد أخبر ستانتون بأنه فى حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه فى هذه الحالة سيفضل أن تكون فى أيدى حكومة جلالة الملكة ، بدلاً من أى طرف آخر (١) .

فى نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربي يخبره فيها بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوى فى أيدى أجنبية ، وطلب منه سرعة تأجيل المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية ، وإستعداد الحكومة

(1) Stanton to Derby, 18.11.1875. Parl. p. Ibid. No. 2, pp. 1—2.

## ٢٢٢

البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة (١) .

واجتمع مجلس الوزراء البريطاني في ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ لبحث موضوع الأسهم (٢) ولم يضح من تقارير درزيلي المرسله إلى المملكة ومن خطاباتاته الخصوصية ، أن هذه المبادرة وتلك الإطلاقة الجديدة : *a very new departure* ، كانت من جانبها ، على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوي النفوذ المؤثر لهذا الاجراء الجديد ومنهم دربي (٣) . فقد كان دربي يادى الامر تنتابه الشكوك من الصفقة ، إذ كان يحشى نتائجها السيئة ، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالي (٤) . وتبدو وجهة نظر دربي ومواقفه السابقة عندما اقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية (٥) .

وكذلك نجد دربي يؤكد هذا الرأي مرة أخرى د لجافارد ، — القائم بالاعمال الفرنسي بلندن — يوم ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ لإبان مفاوضات صفقة الأسهم (٦) . ومرة أخرى اذاركورت ، سفير فرنسا بلندن — يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم (٧) . ولم يكن دربي وحده من المعارضين لصفقة الأسهم ، بل شاركه في هذا وزير الخزانة د نورثسكوت (Northcote) الذي كان يعارض

(1) Derby to Stanton, 18.11.1875, Parl P. Op. Cit. No. 13.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 298.

(3) Buckle, Op. Cit. p. 442.

(4) Hallberg; Op. Cit. pp. 241—2; Cf. Wilson; Op. Cit. pp. 50—51.

(5) Hallberg; Op. Cit. pp. 233—4.

(6) Derby to Lyons. 20.11.1875 Parl. P. Egypt 1 (1876) No. 4.

(8) Derby to Lyons, 27.11.1875. Ibid. No. 10 pp. 8—9.

## ٢٤٢

الصفقة في بادئ الأمر على اعتبار أنها ستساعد دى لسبس في حل مشاكله المالية وعبر عن ذلك بقوله : « I don't like it » إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد شراء الصفقة (١) .

على أي حال فقد استطاع دزيلي إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله بأهمية الصفقة (٢) .

وفي اليوم التالي لإجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزيلي بإرسال الخطاب السرى التالى لملكة إنجلترا في ١٨ نوفمبر : . . . إن الخديوى على وشك الإفلاس ويفكر في بيع أسهم قناة السويس وقد أرسلنا بالجنرال ستانتون ونقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك مصاعب نشأت بينهم بسبب شروط الاتفاق . والأسهم تقدر ثمنها ببضعة ملايين ، حوالى أربعة على الأقل ، إلا أن هذه الإسم تعطى مالكم نفوذاً عظيماً في إدارة القناة . وأنه من الأهمية القصوى ، لنفوذ جلالتك ، والقوة في هذا الوقت الحرج ، أن تكون القامة ملكاً لإنجلترا . وقد افنت لورد دربي وأصبح يقينى فكري تماماً . وقد عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم، وأرسلنا برقية بذلك لستانتون . وفي الليلة الماضية وصلت برقية أخرى منه تفيد بوجود بعض العتبات . وقد اجتمع المجلس مرة أخرى اليوم ( الساعة الثانية ) لدراسة المشكلة . ويقول الخديوى أنه من الضروري جداً حصوله على مبلغ يتراوح بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيه استرلينى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر وهكذا فإن

(1) Hallberg ; Op. Cit footnote p. 242.

(2) Buckle; Op. Cit. p: 442,

الوقت ضيق جدا ، ولكن من الضروري القيام بهذا العمل (١) .  
وأرسل أيضا في اليوم التالي ( ١٩ نوفمبر ) خطاباً آخر للملكة يذكر فيه : د إن  
مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الحديدوى أمس لمدة ساعة ونصف  
وكان أمام المجلس كلا من د لورد تندرند ، ( Tenderden ) د والكولونيل  
ستوكس ، المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك . وأن مشكلة  
الحديدوى المالية في غاية الخطورة . وأن هناك كارثة مالية محتملة لا يمكن تجنبها .  
وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعوبته ولا يمكن التخلي  
عنه ، (٢) .

وشكرت الملكة دذريلي ، لخطاباته ، وأبرقت د بالموافقة على المنهج الذى  
ينوى أن يتخذة في مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها ، (٣) .  
ثم بعث دذريلي للماكنة يقول لها : د تقيت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية  
ولم يحدث شئ ذى بال في الأربع والعشرين ساعة الماضية في الموضوع ، ولكن  
الإتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة وتسير بسرعة ، وستأخذ المسألة وقتا  
ولكننا لا يجب أن نفعل لحظة عن هذا الموضوع . ويمكن العمل فيها الآن بدون  
الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة ، وأعطوا  
تفويضا مطلقا لى ( Carte blanche ) لتتبع هذا الهدف وأن موافقة سيادتكم  
مشجعة لى ، (٤) .

هذا ما كان يدور في لندن ، فقد أطلقت يد دذريلي للعمل واقنع ، كل الأصوات

(1) Ibid. p. 443.

(٢) راجع نص الخطابين المنشورين فى : Buckle; Op: Cit: p. 443.

(3) Ibid., p. 444.

(4) Ibid.

المعارضة وأخذ موافقة الملكة . وأخذ يتابع الموقف بكل حذر طوال الأيام العشرة التي تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى ٢٥ نوفمبر. وعبر عن ذلك بقوله في إحدى رسائله الشخصية : « لأنى لم يسبق لى أن مررت بأشروع خطير كهذا أحسست فيه بالإهناك الشديد » (١) .

ولإذا إنتقلنا إلى القاهرة لمتابعة أحداث سير المفاوضات نجد ستانتون يعرض محتويات رد دربي في رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوى ورفض الخديوى فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك « الانجليزى — المصرى » لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة (٢) .

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتمال رهن أسهم القنصلية للبنك المذكور، وهو البنك الذى عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسياف العقارى الفرنسى « Credit Foncier » ، وهذا قد يؤدى إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا (٣) . وبناء عليه أقر دربي استانتون بالآتى :

« تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوى بعدم عزمه على بيع أسهمه فى القناة حالياً ، وأنه إذا فكر فى بيعها فسيعطى الحكومة جلالة الملكة حق الشراء . وحيث أن الرهن يتم لمصلحة البنك « الانجليزى المصرى » فإن حكومة الملكة ترغب فى معرفة التفاصيل وعلى الأشخاص معرفة الأشياء التى قد تمنع الخديوى من إسترداد الأسهم المرهونة » (٤) .

(١) خطاب هـ بـ دزبلى فى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ( غداة توقيع الصفقة ) الى  
صديقه اللدى برادفورد أنظر :

Lettres inimites; Op Cit p. 151. .

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(3) Ibid.; pp. 299—300.

(4) Derby to Stanton; 18.11.1875; Parl P. Op. Cit.; No. 3.



وقد أرسل ستانتون لحكومته في ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك الانجليزى - المصرى ، لم تتم نظرا لمطالبهم المبالغ فيها . وهناك عرض جديد من الشركة العامة ، لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر . وتعدوا بتقديم المبلغ قبل ٥ يناير . ومشروعهم هو تحويل الدين السائر ، بما فيه القرض المقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل . وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى . وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله . إلا أن الوزراء مستعدين للقبول عندما يحسوا بحدية الاقتراح . وأنه إذا قدمت مقترحات معقولة من جانب الرأسماليين الانجليز ، هذئذ يمكن إنقاذ الموقف . خصوصاً إذا ما ثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (١) .

ومكنا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى ، أخذوا يرفعان الثمن ( bid up Price ) خصيصاً وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافية عن عالم المالية المصرية ، ووجد كل من نوبار وشريف في ستانتون عميلاً مستعداً للوقوع في شرك خداعها ( to fall for their stratagems ) ؛ فقد انقلب عليه إنطباعاً بأن مجموع البنوك الفرنسية كانتا نشطتين في السوق ، تنافس كل منهما الأخرى . وأن الحكومة البريطانية بتقديمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلقة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى - المصرى وبنك التسليف العقارى (٢) . ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سوياً إزاء تهيئة

(1) Ibid.; Cf. Kinross; Op. Cit.; p. 267.

(2) Kinross, OP; Cit. p. 266.

## الحكومة البريطانية لمطليبيها (١).

وفي ٢٣ نوفمبر أرسل لورد ديربي رده إلى ستانتون جاء فيه : د إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوى على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة ، ويمكن ترتيب ذلك . وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص . لأعمل كل محاولة لتعطيل أى إجراءات لبيع أوزهرن أسهم الخديوى (٢) . وقد أرسل ستانتون في مساء نفس اليوم يحيط بحكومته بزيارة شريف باشا له مكلفاً من الخديوى لأخباره بأن مقترحات رهن الأسهم قد سحبت ، وأن عرض بيع الأسهم هي المطروحة آنذاك ، وأن دى لسبس قد أرسل للخديوى برقية عرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمناً للأسهم . وأن الخديوى سيبيع الأسهم للحكومة جلالة الملكة بنفس السعر ، وأن عرض دى لسبس يعتقد أنه الحساب الحكومة الفرنسية . وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التالى ( ٢٥ نوفمبر ) (٣) . وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد لحكومته بأن الحكومة المصرية ستدفع قائدة ٥ ٪ سنوية مقابل حرمان الأسهم من فوائدها إلى أن تنتهى فترة حرمان الأسهم من الفوائد (٤) .

(1) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(2) Derby to Stanton; 23.11.1875; Op. Cit. No. 5. p. 3.

(3) Hallberg; Op. Cit. p. 239. Cf. Marlow, Op. Cit. p. 301.

من المشكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا ( ١٠٠ مليون فرنك ) ، وقد قام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضا لا يعتقد بمثل هذا الاقتراح المقدم من جانب فرنسا - راجع :

Lessage, Op. Cit., pp. 242-5.

(4) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

ويبدو أن مسألة عرض دي اسببس (مائة مليون فرنك) على الخديوى ثمناً  
للأسهم من إختراع شريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تسارع لشراء  
الأسهم بنفس السعر ، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ مليون فرنك عن العرض  
الأول و ١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى  
نص على حرمان مصر من الأسهم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بنصيب الحكومة  
فى شركة قناة السويس ، وذلك فى حالة عدم السداد. والسبب فى انخفاض العرض  
الثانى الذى تقدم ديرفيو للخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة  
ما بين العرضين الأول والثانى ، فنجد فى المذكرة التى بعث بها الكولونيل  
د ستوكس فى ١١/١٩ لوردى يذكر أن سعر السهم فى السوق قد انخفضت قيمته  
خلال الثلاثة أسابيع الأخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (١). وأنه إذا  
قدم عرض بمبلغ ٣٥ مليون جنيه استرلينى ( أى ما يعادل ٨٧ مليون فرنك)  
يكون النص على الفوائد الخاصة بكمبونات الأسهم ، فإن الخديوى سيقبل هذا  
العرض بسهولة (٢). وأن الحكومة المصرية فى تقديمها العرض المائة مليون  
فرنك احتسب سعر السهم ٥٦٠ فرنكاً (على أساس ١٧٧٠٦٤٣ سهماً) وهو سعر  
أقل من سعر السهم فى السوق (٣).

قرر مجلس الوزراء البريطانى فى جلسة يوم ١٧ نوفمبر ، مبدأ الاستعداد  
لشراء أسهم مصر فى القناة . وعندما وردت برقية د ستانتون ، يوم ٢٣ نوفمبر  
بموافقة الخديوى على البيع ، كان على دزيملى أن يدبر المبلغ. وصادفته مشكلة  
أخذ موافقة البرلمان ، والذى لم يكن فى ذروة الانعقاد ، حتى لو كان فى ذروة

(1) Ibid.; p. 302.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 302.

(3) Ibid.

## ٢٤٤ -

الإعتماد فإن الرغبة في السرية تجعل من المستحيل طلب المبلغ من مجلس العموم ،  
ولكن دزيلي كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطاني .  
فأثناء جلسة مجلس الوزراء ( ١٧ نوفمبر ) كان دزيلي قد كاف سكرتيره  
الخاص « مونتاجو كوري » ، Montagu Corry ، بأن ينتظر في الغرفة الخارجية  
لمجلس الوزراء ، وعندما يعطيه دزيلي الإشارة — بأن يخرج الزعيم رأسه بعد  
أن يفتح الباب قليلاً ويقول كلمة : « نعم » — يتجه السكرتير فوراً إلى البارون  
روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ مليون جنيه استرليني « غذا » .  
وبناء على هذه القصة ، انجبه كوري إلى روتشيلد ، الذي كان على مائدة الطعام ،  
فقال له : « ان دزيلي في حاجة إلى أربعة ملايين جنيه في اليوم التالي ، وكان  
روتشيلد على وشك أن يأكل غنماً فالتقط واحدة وتفل القشرة ، وسأل :  
« ما ضماناتك ؟ » ، فقال : « الحكومة البريطانية » ، فرد روتشيلد : « ستكون  
لديك ، ( ١ ) . ولا شك ان العلاقة الوطيدة بين دزيلي وصديقه « ليونيل  
روتشيلد » ، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة .

فقد كانت هذه «علاقة مثير الحديث باستمرار بين السفراء الالمان والسياسيين ،  
مثل كونت مونستر ( Count Muinoter ) السفير الالماني في لندن ، وهو هنلوه :  
Hohenlohe ( سفير ألمانيا بباريس ) . وكان بيت روتشيلد في إنجلترا يقوم  
بالاعمال الهامة آنذاك ، واحتل مركزاً مرموقاً حتى بين فروع جميع بيوت  
روتشيلد وفي الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية توصلت العلاقة بين « بينامين  
دزيلي » وروتشيلد على الرغم من أن دزيلي كان مسيحياً من أصل يهودي ،  
فكان ذلك عاملاً مهماً لعقد صداقته مع « ليونيل روتشيلد » ، والتي ترجع تاريخها

إلى أيام شبابه وازدادت ثروتها . ويحدث دزيريلي بإعجاب عن آل روتشيلد  
 بقوله : « كنت دائما أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير » (١) .  
 وهكذا كان دزيريلي مقدرًا لكل الظروف والاحتمالات . وإستطاع حل مشكلة  
 الحصول على المبلغ من صديقه روتشيلد . وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة  
 « ستافورد نورثكوت » وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية  
 على الأسهم في ٢٤ نوفمبر . وكانت بنود الاتفاق تقضى بحصول روتشيلد على  
 حصة قدرها ٢٥٪ من الأربعة ملايين جنيه التي ستقدمها الحكومة للخديوي  
 وستحصل الحكومة على نسبة ٥٪ التي تمثل فوائد الأسهم والتي تعهد الخديوي  
 بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم ، إلى الحكومة البريطانية (٢) .  
 وبعد توقيع العقد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانغتون  
 يوم ٢٥ نوفمبر بالآتي :

« قبل عرض الخديوي ؛ ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ١٧٧٦٤٢  
 سهمًا من الخديوي مقابل أربعة ملايين جنيه استرليني ، وأوصت البرلمان  
 بالتصديق على العقد . وفي نفس الوقت فإن السادة روتشيلد ، وأولاده هم  
 وكلاء حكومة جلالة الملكة في لندن لتنفيذ الاتفاق . وهم مستعدون لدفع مليون  
 جنيه استرليني في أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التي  
 ستسلم اليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة . أما الثلاثة ملايين الباقية ستسدد  
 خلال شهر ديسمبر ويناير حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد  
 أما نسبة ٥٪ فوائد الأسهم التي تعهد الخديوي بدفعها لحكومة جلالة الملكة

(1) Corti, count, Op. Cit. p. 433.

(2) Parliamentary Papers, Egypt No. 1 (1876), 25.11.1875,  
 No. 7 inclosure No 1, 2, 3, pp. 5-6.

حتى يتم تحرير الكوبونات ستحمل على دخل الحكومة المصرية (١).  
وفي نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون ،  
فقد كانت تخشى أن تسبب مسألة هـ / في فشل المفاوضات ، فأخبرته ببرقية سرية  
بأن يذكر نسبة هـ / الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح وألا  
يدع المساومة تفسد المسألة (٢).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لمرأى  
النخديوى لمقابلته وعرض رد حكومته بالموافقة على الشراء ، ولم يتمكن من  
مقابلة النخديوى اسماعيل لأن نصيحة الأطباء له بألا يزوجه أحد ، ولكنه أخبر  
وزير المالية اسماعيل صديق باشا والذي كان مع نوبار باشا وزير الخارجية  
وزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع ، وخشية سوء الفهم أو  
مؤامرات التدخل لإفساد الاتفاق عرض ستانتون عليهم إستعداداه للتوقيع على  
الاتفاق . وعندما وقع ستانتون على العقد (٣) أرسل الحكومة يخبرها بنجام  
التوقيع على صفقة بيع أسهم قناة السويس وأنها — أى الأسهم — ستودع  
طرفه صباح الغد .

وعند الإستلام إنضح أن عدد الأسهم هو ١٧٦٠٢٠٢ سهماً فإشترط  
ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبالغ الذى ستدفعه  
حكومة جلالة الملكة . وفي اليوم التالى أودعت الأسهم في سبعة أكياس كبيرة

(1) Derby to Stanton; 25 II.1875, Parl. P. Ibid, No, 6; p. 4.

(2) Marlowe; Op. Cit.; p. 303.

(٣) راجع نصوص العهد بين الحكومة البريطانية وبمثلا « ستانتون » والحكومة  
المصرية وبمثلا « اسماعيل صديق » :

Parl P. Op. Cit; inclosure in No; 8; pp. 7—8.

بالقنصلية البريطانية . وقد تم ربطهما بالشمع بمعرفة وزير المالية المصرى . وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى انتظار مراجعة الأسهم (١) .

أما الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى اسماعيل قد تصرف فيها أثناء إقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٦٠٢ سهماً . ويذكر فوزان بك ، أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف ، وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع ، ولكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا التصرف تحديداً عاماً ، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك من الإتفاق المالى الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧٦٤٢ سهماً ثم الإتفاق الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٦٦٠٢ سهماً (٢) بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن «Goschen» لاتهم اسماعيل صدين المفضش بتلاعبه فى أوراق قناة السويس (٣) .

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيهه استرلينى إلى ٣٩٧٦٠٨٢ جنيهه استرلينى فأجيبته إلى طلبها (٤) ، بالإضافة إلى

(1) Stanton to Derby, 27.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 8.

(2) Voisin-Bey, Op. Cit., T. ii, p. 286, «Footnote»

وراجع أيضاً عبد المزين الشناوى — التيارات السياسية حول قناة السويس ص ٣٧٧ وهـا شها .

(٣) نجيب مخلوف — نوبار باشا وما تم على يديه — المطبعة العمومية بههر — لم تذكر تاريخ الطبع ( فى عهد عباس الثانى ) — ص ١٠٠ .

(٤) ثمن الأسهم الفعلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ١٨٨٢/٦/٢٠ هو ٣٩٧٦٠٨٢ استرلينى ثمن شراء الأسهم + ٩٩٤١٥ استرلينى عمولة روتشيلد ٥٠٢/٢٠ + ٦٢٥ نفقات = ٣٩٧٦٠٨٢ + ٩٩٤١٥ استرلينى أنظر :

Wilson, Op. Cit., p. 54.

التزام الحكومة المصرية بأن تؤدي للحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة تلتها في يوليو ١٨٩٤ فوائده ٥٪ . وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين : تصرف اسماعيل في ١٠٤٠ سهماً ، وتنازله عن أرباح أسهم مصر . ولكنهما لم تشأ الإشارة إليها بان المفاوضات الخاصة بعقد الصفقة لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تستأثر لنفسها بالأسهم . فقد كان هناك سباق محموم — كما رأينا — بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة . فلما اطمأنت إلى أنها كسبت الجولة الأولى أثار هاتين النقطتين تبعاً . وكانت مصر أضعف من أن تقف في وجه المطامع الاستعمارية وأمام الغزو المالي الأوربي (١) .

وقد جاء في تقرير رسمي نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائده الأسهم بمعدل ٥٪ وأن هذه الفوائد تصل ١٩٣٨٥٨ جنيهه مصري في العام ويعادل هذا المبلغ ١٩٨٨٢٨ جنيهه استرلينى . وأن هذا العبد ينتهى عام ١٨٩٤ . ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله : ومعنى هذا وبمعالية حسابية بسيطة ، استردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاماً ٣٧٦٤٤٣٢٤ جنيهها استرلينى ، وهو ما يقرب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للأسهم وكسبت الأسهم وكانت منبعاً مالياً غزيراً تدفق على الخزنة البريطانية كل عام بصيغة منتظمة ورتيبة وبزيادة مضطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦ . وكسبت أيضاً عندما عين دى لسبس ٣٠٣ انجليز فى مجلس الإدارة . وكسبت مرة رابعة عام ١٩٥٨ عند تسوية التعويضات المالية لحلة الأسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاقبال فى بورصة الأوراق المالية ببأريس فى ٢٥ يوليو ١٩٥٦ (٢) .

(١) الشناوى - قناة السويس والتهارات السياسية ج ١ ص ٣٧٧ - ٣٧٨

(٢) المرجع السابق ج ١ ص ٣٧٨



وعن الاسهم الناقصة يذكره لورد كينروس ، أنه عند مراجعة نوبار الاسهم بالانصالية مع ستانتون فوجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة ، فذكر نوبار أنها قد بيعت في باريس منذ حوالي اثنا عشر عاماً (١) .

طلب البارون روتشيلد أن يقوم الموثق العام (Notary public) بكتابة قائمة بالاسهم وأرقامها والبيانات الأخرى ، ونسختين أخريين معتمدين له والحكومة بجلالة الملكة . ولكن اتضح عدم وجود موثقاً للعقود في مصر . لذلك كان على نائب القنصل البريطاني ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل . وتطلب ذلك عملاً ضخماً ووقتها كبيراً تعجز ميزانية القنصلية عنها . لهذا يكتب ستانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أتعاب الكتبة الإضافيين ( Clerical staff ) لإختصار الوقت . وسجلت العقود في مجموعات تتكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين . وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هي مشكلة نقلها سالمة الى لندن خصوصاً وأن ستانتون أحس بالمسؤولية ، بالإضافة إلى أنها كانت تحتل فراغاً كبيراً بالانصالية البريطانية (٧ صناديق) (٢) .

وأصدرت وزارة البحرية بتعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية «مالابار» ( Malabar ) القادمة من البحر الأحمر بالرسو في الاسكندرية لنقل «أكياس معينة» لم تحدد لها ، زيادة في الحيلة وخوفاً على الاسهم . وسافر ستانتون في قطار خاص من القاهرة الى الاسكندرية بالاسهم . ونقلت السفينة «مالابار» الاسهم من الاسكندرية في ١٧ ديسمبر (٣) . فوصلت ميناء

(1) Kinross, Op. Cit. p. 275.

(2) Stanton to Derby, 4.12.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 30.

(2) Parl. P., Op. Cit. No. 15 (16.11.75), No. 17 (17.12.1875)

43 (21.12.1875), No. 44, No. 46. (31.12.1876).

(Portsmouth) يوم ٣٢ ديسمبر ١٨٧٥ ، ونقلت تحت حراسة الى بنك انجلترا حيث تم ايداعها (١). وقد أورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الاسهم التي حصلت عليها بريطانيا من الناحية المادية . فيذكر ويلسون ، أن فوائد الاسهم الانجليزية حتى عام ١٩٣٢/١٩٣١ بلغت قيمتها ٢٣٨٨٧٩ رطل استرليني (٢). أما كينروس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الاسهم ارتفعت قيمة الاسهم من ٤ ملايين جنيهه استرليني الى ٥٠٠ رطل استرليني . وفي نهاية القرن تزايدت القيمة الى معدل ٢ مليون جنيهه استرليني سنويا حتى ما قبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الاصلية (٣) .

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر في قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ . وسارع دزيريلي فأرسل يهنئ الملكة بإتمام الصفقة الرائعة « Masterly stroke » فكتب اليها في ٢٤ نوفمبر يقول : « لقد إنتهى الأمر لقره ، وأصبحت الاسهم ملكا لك ياسيدتي : ( you have it, Madam ) ، وأسقط في يد الحكومة الفرنسية ، حاولوا جهدهم تقديم قروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط بحذفة . وقدم النخديوى أسهمه لحكومة جلالتهكم يااسا ، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيهه استرليني في الحال . ولم يكن هناك إلا محل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 46; Cf. Lessage, Op. Cit., pp. 158 — 163.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 58.

(3) Kinross, Op. Cit., p. 269.

مصرف روتشيلد وقد سلكوا خيراً مسلك ، فقدموا المبالغ بفائدة بسيطة جداً .  
وأصبح نصيب الخديوى من الاسهم فى يدك ياسيدتى الآن . وقد استمر المجلس  
أربع ساعات يدرس هذا الموضوع ، ولم يكن لدرزى لحظة راحة للاستراحة  
اليوم ، ولذا فإن هذه الرسالة تأمل أن ينظر إليها بعين الاعتذار لأن كاتبها  
محمد الذهن وسيتعصى على سيادتكم القصة بأكلها غدا . وانفقت الحكومة  
وروتشيلد على بقاء الموضوع سرّاً ، ولكن هناك شك فى ذلك لأنه سيعرف غدا  
من القاهرة (١) .

وردت الملكة على خطاب درزى يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها : د إن هذا عمل  
عظيم وهام ، وعندما يعلن ويصبح معروفاً — حسبما تشعر الملكة — فإن هذا  
العمل سيكون مصدر إعجاب كل الشعب فى البلاد ، إلا أن هذا المبلغ الكبير  
هو المشكك وأن الملكة لشغوفة بسماع كافة القصة من درزى عن هذا الموضوع  
عند رقيته اليوم ، (٢) .

وقد عبر درزى عن مشاعره بعد اتمام هذه الصفة فى الخطاب الشخصى الذى  
أرسله لصديقه (لادى براد فورد) غداة توقيع الصفة يوم ٢٥ نوفمبر يقول  
لها : د سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الأربعة والعشرين ساعة  
الماضية ، وهو من أهم أخبار هذا العام ، أخبار جيلنا وذلك قبل أن تقرأه فى  
الصحف . لقد اشتريت لانجلترا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ،  
وواجهنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والرأسماليين ورجال المال فى العالم .  
فقد نظموا فى مجموعات من اللصوص للعمل ضدنا . كذلك واجهنا جواسيس

(1) Disraeli to Queen Victoria, 24.11.1875, Buckle, Op. Cit.,  
T.V., pp. 448 — 9.

(2) Queen Victoria to Disraeli, 25.11.1875, Ibid., p. 449.

اختفوا في كل مكان ، ومع ذلك فقد أربكناهم جميعاً ، ولم يشك فينا أحد .  
 وأمس الأول ، تقدم دى لسيبس وشركته التي لها بقية الأسهم بقرض عظيم ،  
 وكان مؤيدا بالحكومة الفرنسية . ولو نجح دى لسيبس في الحصول الاسهم  
 لاصبحت قناة السويس بالكامل ملكا لفرنسا . ولتمكنت من إغلاقها . ولقد  
 أعطينا الخديوى أربعة ملايين جنيه إستقرايى مقابل الاسهم ، ونحن في إنتظار  
 تأييد البرلمان لنا في هذه الصفقة . وقلنا مر على أسبوع خطير مثله ، وإني الآن  
 في حالة اجهاد شديدة (١) . كذلك أرسل دزريل للملكة يصف لها هذا الأسبوع  
 الجافل بالاحداث بقوله :

دلم يكن لدينا الوقت للتنفس ، وكان علينا القيام بهذا العمل (٢) . كما كتب  
 دزريل في اليوم التالي الى ليدى برادفورد ( ٢٦ نوفمبر ) معبراً عن بهجته  
 بقوله : « إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أغنيته بالنسبة  
 لتصريحه بأن انهماكرا قد توقفت عن أن تصبح قوة سياسية ، ذلك أن بسمارك  
 كثيرا ما كان يردد هذه العبارة مشيرا الى أنها رأيه الخاص (٣) .

هذا وفي اليوم التالي لعقد الصفقة قال الخديوى اسماعيل لقنصل بريطانيا :

(1) Disraeli à lady Bradford, 25.11.1875, Lettres intimes  
 Op. Cit. pp. 150 — 151.

(2) André Maurois , Op. Cit p. 278.

(3) « ... C'était un coup pour Bismarck, faisant allusion,  
 j'imagine, à ses insolentes déclarations sur l'Angleterre,  
 qu'il dit ne plus être une puissance politique. Elle a répété  
 plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son  
 idée dominante ».

Disraeli à Bradford, Op. Cit, p. 151.

هذه أهم صفقة عقدتموها واستعود عليكم بنوائد سياسية ومالية عميقة ، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا ، (١) .

\* \* \*

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة في تاريخ مصر والقناة ألا وهي فقدانها لآخر ميزة مادية لها في قناة السويس ، وفي حصتها من صافي أرباح الشركة بنسبة ١٥٪ . وهي التي نصت عليها المادة ١٨ من عقد الفرمان الثاني (٥ يناير ١٨٥٦) (٢) .

فوجد الخديوي اسماعيل ، إبان مفاوضاته مع إنجلترا لبيع أسهم قناة السويس ، يعرض على « ستانتون » - القنصل البريطاني في مصر - بيع حصة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة . وأكد اسماعيل « ستانتون » ، عند ما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر في أرباح الشركة مثلما أثبتت مشكلة الأسهم السابقة ، لأن إنجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة في نظره إذا حصلت عليها بريطانيا سيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم . كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغا يتراوح بين ٣٠ ، ٤ مليون فرنك ثمننا لهذه الحصة (٣) .

(١) مصطفى الفخاوي - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - ج ١ ص ٤٠٦-٤٠٧ .

(٢) نص المادة ١٨ من عقد الامتياز على : « ... نظراً للأوضاع المتنازل عنها والإمتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥٪ من صافي الأرباح السنوية التي تعددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين » . راجع : بطرس غالي - قناة السويس ومشكلاتها ص ٧ .

(3) Stanton to Derby, Cairo 27.11,1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No, 16.

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا ، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تعمق العلاقات بين الدولتين . ولكن اللورد دربي أكد دليدار كوت ، — سفير فرنسا بلندن — أن الخديوي يعرض بيع حصة ( ١٥ ٪ ) من صافي دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك (١) ، وأنها لا تنكر في الحصول على هذه الحصة ، وأن نية الحكومة البريطانية هي ألا تتجاوز ما تراه ضرورياً وكافياً لحماية المصالح التجارية البريطانية ، :

« qui lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les intérêts du commerce anglais » (٢)

وحاول دربي طمأنة السفير الفرنسي بقوله أنه يرى في موقف اسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح (٣) .

وفي حقيقة الأمر نجد أنه في الوقت الذي رفضت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥ ٪ من الخديوي اسماعيل ، تحذره من التصرف في هذه الحصة على أساس أن هذا العمل — من وجهة نظرها — يعتبر خرقاً للفرمان ، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية . وذلك خشية أن يحصل ذلك الخديوي ينفذ سلطته على شركة قناة السويس التي ضمنها عقود الإمتياز وصدق عليها الباب العالي . ورد الخديوي على مخاوف الحكومة البريطانية ، بأن بيعه لحصة ١٥ ٪ إنما يمثل صفقة مالية فقط : « as a Purely a financial transaction »

(1) Lord Lyons to Derby, 4.12.1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No. 17.

(2) D'Harcourt à Duc Decazes, 3.12.1875, D.D.F. 1<sup>ère</sup> série, T. 2, No. 22.

(3) D.D.F. Ibid.

ولن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة قناة السويس التى نص عليها عقد الامتياز . وطمان الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلي عن سلطته فى القناة . وأكد اسماعيل أنه على الرغم من استعجال دى لسبس له للرد على مقترحاته ، فإنه ( أى الخديوى ) لن يدخل فى مفاوضات فى هذه المسألة قبل إستشارة كيف Cave (١) .

هذا وقد عثر القاضى د كرابيتيه بيير ، على وثيقة فى قصر هابدين مؤرخة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن اسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس ، عن طريق د بارو ، rot (٢) بأن مؤسسة مائة — لم يذكر اسمها — قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ ١٥٪ وسيدفع المبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر ، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإجاء من دوق ديكانز — وزير خارجية فرنسا — وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب ما بين ٣٠ ، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هذا المبلغ فى داخل فرنسا (٣) . ويؤكد كرابيتيه أنه لم يعثر على رد لهذا الخطاب الموجه للخديوى . وعلى أى حال فإن هذا الخطاب يفسر البرقية التى أرسلها الخديوى إلى د بارو ، فى ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتى يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن

(1) Derby to Stanton, 6.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 24,28.

(٢) هو محامى فرنسى شهير بباريس ويعمل مستشاراً قانونياً للخديوى ووكيلاً له بباريس .

(3) Crabitès P. The spoliation of Suez. London. 1940 pp. 188-9 Cf. Mer'owe, the making of Suez Canal. p 294.

العرض قد ارتفع فأصبح ٤٥ مليون فرنك (١) .

ورد « بارو » على الخديوى فى ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دى  
سبس الذى أكد له بأن « المؤسسة المالية » ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح  
بين ٤٠ و ٥٠ مليون فرنك بضمائم نصيب مصر فى أرباح شركة قناة السويس  
(١٥٪) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظير فائدة سنوية تتراوح بين  
٩ ، ١٠٪ فى حالة موافقة الخديوى على العرض ، وأن وزير الخارجية الفرنسية  
ذوق ديكان متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع (٢) .

ويؤكد كرايتيه بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التى أرسلها الخديوى  
إلى « بارو » فى ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥ (٣) جاء فيها : « أبرق دى سبس إلى باريس  
يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمائم نسبة (١٥٪) وأن هذا القرض لمدة  
عامين بفائدة ٨٪ دفع أقساطه كل ستة أشهر . . . ونحن لسنا فى حاجة إلى  
المال فى الوقت الحالى ولا سيئات خطيرة معينة نود أن ننهى هذا الموضوع على  
وجه السرعة » (٤) . ويعلق كرايتيه على ذلك بقوله : « ويبدو أن شيئاً  
ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفضلت مساعى ذوق  
ديكان وأثار ذلك حفيظه وزارة الخارجية الفرنسية « Ouai d'orsay » ، على  
اسماعيل .

وكان رأى العام الفرنسى ، قدماجم — كما رأينا من قبل — وزارة الخارجية

(1) Ibid, P. 190

(2) Crabitès P. Op. Cit. p. 190.

(3) Ibid. p 191

( ) استأها « كرايتيه » من وثائق قصر هابدين ملف رقم 19/12

(4) Ibid,



الفرنسية لتشملها في مسألة بيع أسهم مصر في القناة ، لهذا سارع ديكرز وزملائه بالاهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر في قناة السويس وهي نسبة ١٥٪ من صافي أرباح الشركة . وعندما أحبطت مساعيهم امتلاك نلوجهم بالحقد على اسماعيل (١) .

وفي غمار أحداث مايو ١٨٧٧ نسي دوق ديكرز المسألة ، ولكنهم أثبتت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية ، وحلول أجل تسديد الديون في أول مايو ١٨٧٨ ، بدفع مبلغ ٢ مليون جنيه استرليني من دين الخديوي الموحد ، ولم يكن بخزانة الدولة في مارس سوى نصف مليون جنيه ، وأصبح من الضروري استكمال المبلغ خلال شهر (٢) . وكان أعضاء لجنة صندوق الدين ، يساندن فيه يمان — قنصل إنجلترا في مصر — يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب عجز المصريين (٣) .

ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوي مستعداً لبيع أورهن نصيب مصر في حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) ، ولكن اسماعيل لم يبد ميلاً لهذا الاقتراح (٤) .

ومن غير المستبعد أن يكون دي لسبس وراء هذه الفكرة ، فقد عين دي لسبس رئيساً للجنة التحقيق الدولية بعد تشكيلها في ٣٠ مارس ١٨٧٨ . وهي

(1) Ibid, p. 192.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٤٤ .

(4) Crabitès, Op. Cit, p. 193.

اللجنة الخاصة بالتحقيق فى امكانية قيام مصر بالاستمرار فى دفع ارباح الديون (١) .

هذا وقد اصرت الحكومة الفرنسية والدائنون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى اول مايو ١٨٧٨ ، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا انه لا يوجد داعى لهذا التأجيل مادام الخديوى لا يزال يحتفظ فى حوزته بنصيب فى ارباح شركة قناة السويس والتي يمكن بضماها اقتراض مليونى جنيه استرلينى . واستغلوا هذه الفرصة لكي يجبروا الخديوى على تحويل هذه الصنفه لحسابهم .

فقد تبنى دى ميشيل ، — قنصل فرنسا فى مصر — وجهة نظر الدائنين ، وأصرم اذنيه فى الوقت نفسه من مطالب الخديوى وبؤس الشعب المصرى . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من « سالسبورى » — وزير خارجية بريطانيا — فى ١٦ ابريل ١٨٧٨ ، وعن طريق سفيرها فى لندن ، أن تتعاون معها فى الضغط على الخديوى اسماعيل لدفع الديون ، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية إلى فيفيان بتعليمات مشابهة لتلك التعليمات التى أرسلت إلى دى ميشيل لتنسيق مع زميله فى هذه المسألة (٢) .

ويعزى اللورد كرومر هذا التعاون الانجليزى — الفرنسى إلى ظروف مؤتمر برلين الذى كان على وشك الإنعقاد وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٥٩ ، ٦١ ، راشد البراوى —

التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث — النهضة القاهرة : ١٩٤٨

ص ١٣٢ .

(2) Cromer, Modern Egypt. Vol. 1. p. 37.

## - ٢٩٢ -

فرنسا (١) . وإنتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وانجحت أنظارها لحصة الخديوى فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن أصابتهما بإرتباك بعد صفقة الأسهم التى حصل عليها دزيريل (٢) .

ويرى « كرابيتيه » أن الحكومة الفرنسية استغلت حصه ول إنجلترا على قبرص ١٨٧٨ للضغط عليهم للحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن إنجلترا قد وافقت على ذلك حتى لا تغضب فرنسا (٣) .

وهكذا نجد دى لسبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل ، منهزين لهم الخديوى اسماعيل للبال وحاجته الماسة إلى القروض ، فراحا يقرانه وينصبا له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة المالىين فى باريس نظير اقراضه مبلغ ١٠٥ مليون فرنك ، وكان دى لسبس قد عمل على تكرين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٤) وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام ١٨٧٦ (٥) .

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين ، عقد مجلس الوزراء

(1) Ibid.

(2) Crabites, P. Op. Cit. p. 195.

(3) Ibid. p. 202.

(٤) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر فى إنشاء قناة السويس - بحث منشور

بالمجلة التاريخية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ١٥٤ .

(٥) راشد البراوى - التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . مكتبة النهضة .

الذرة . الطبعة الثالثة ١٩٤٨ ص ١٣٢ وعبد العزيز الشناوى - وثائق

ونصوص التاريخ الحديث ص ٦٤٠ - ٦٤٣ .

المصري جلسة غير عادية في ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السيد «إيفلينج بارنج» المراقب المالي (لورد كرومر فيما بعد) (١) .  
أما المراقب الفرنسي فكان متغيباً في باريس فحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصة وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقاري الفرنسي (٢) .  
ويبدو أن المديران الجديدان (إيفلينج بارنج وبلينير) قد رتباً مسألة بيع آخر نصيب لمصر في شركة قناة السويس (١٥ ٪) ، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر في صافي أرباح الشركة (٣) .

وهكذا اشترى «البنك العقاري الفرنسي» حصة مصر في أرباح شركة قناة السويس في ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك (٨٨ ألف جنيه) (٤) .

(١) يذكر إانت Bluns ان سير «إيفلينج بارنج» - كرومر فيما بعد - كان من أسرة تمارس أعمال المصارف باسم : Baring Brothers وكان من أصل هولندي ، ويقال بوجه عام انه من عنبر يهودي . ومن ثم فهو قد اتقى من بداية حياته إلى صميم طبقة المالبين العليا في أوروبا . راجع :

— Moorehead, Alan, The White Nile London. 1963, p. 197.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس ص ١٥٤ ، عبد الرحمن الرافعي - الثورة العربية والإحتلال الإنجليزي ص ٤٣ ، أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري المام ص ١٣٨ ، أحمد الحقة - تاريخ مصر الاقتصادية في القرن ١٩ ص ٣٨٨ .

(3) Zayed, M., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(٤) راجع من عقد البيع الموقعة بين الحكومة المصرية والشركاء المذكورة - الشناوى ، وثائق ونصوص مرجع سبق ذكره ص ٤٠٦ - ٤٣٦ .

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ ولكنها دفع رأساً للرابسين الأجانب ضمن أقساط ديونهم . وأسس هذا البنك مع من يدعى « هاردي » Hardy الانجمازي شركة إسمها :

« الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية » (١) .

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأسمال قدره ٢٢٢٠٤٠٠٠٠٠ فرنك ومدتها هي نفس مدة امتياز الشركة والذي ينتهي في ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ . ومهمتها تحصيل نسبة ١٥٪ من صافي إيرادات القنطرة وتوزيع هذا الربح الصافي على مساهمي الشركة المدنية . والشركة فرنسية الجنس ، ومقرها باريس وعلمها المختار « بنك الخصم الباريسي الوطني » الذي ينوب عنها في علاقاتها بشركة قناة السويس . وأودعت لديه الوثيقة الأصلية بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (٢) .

وإذا تأمعنا قيمة حصة مصر في أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ — ١٨٨٠ ، نجد ازدياد معدلها السنوي كما يتضح من الجدول التالي :

السنة	قيمة نصيب مصر في أرباح الشركة ١٥٪
١٨٧٥	١٥٩٢٥٦ فرنك ذهبي
١٨٧٦	٣٠٠٠٤٢٧ فرنك ذهبي
١٨٧٧	٦٧٥٠١٢ فرنك ذهبي
١٨٧٨	٥٤٤٠٦٦ فرنك ذهبي
١٨٧٩	٤١١٧٢٢ فرنك ذهبي
١٨٨٠	١٢٨٤٩٠٥٢١ فرنك ذهبي (٣)

(1) Funok - Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947; p. 249.

(2) Ibid.

(3) Crabitès, Op, Cit. p. 200.

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة لصالحها .  
وهكذا أسدل الستار على المصدر الثاني للدسم من أرباح شركة قناة السويس  
ونخرجت مصر خاوية اليدين . وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس .  
فالحديوى اسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤ ٪ من أسهم قناة السويس لبريطانيا عام  
١٨٧٥ . ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الإبن ( توفيق باشا ) لفرنسا حصة مصر  
في صافي أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠ . ويقدر المؤرخ الايطالى داجلوساواركو  
بمجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم في الفترة من ١٨٧٦ — ١٩٢٢  
بمبلغ ٤٣٢٠٦٩٨٣ جنيه إسترلينياً أما البنك المصارى الفرنسى فقد حصل من  
حصة الـ ١٥ ٪ عن نفس المدة ١٢٢٢٠٠٠٠٠ فرنكا (١) .  
كما انتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله : إذا كانت الظروف قد  
قضت بمرمان الحديوى اسماعيل من الانتفاع بما يابا المشروع ، الذى من أجله  
تمثلت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل حق لها فيه ، حتى حقها فى الرقابة عليه ،  
فإن مصر إن عاجلاً أو آجلاً سوف تنأى لنفسها ، وسيبقى لها يوماً ما أن تحصل  
على حقها فى المكاسب ، وسوف تستمد سنداً للحصول على حقها من تلك  
التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حكم  
التاريخ ، (٢) .  
وقد تحققت نبوة د ساماركو ، عندما أمنت مصر قناتها فى يوليو عام ١٩٥٦ .

(1) Sammarco, Op. Cit., pp. 351 — 2.

(2) Ibid. p. 352.

## الفصل الثالث

. النتائج الدوائية المترتبة على بيع

أسهم مصر في شركة قناة السويس

— أصدقاء الصفقة داخل بريطانيا :

موقف الملكة — الصحف — الشعب البريطاني — حزب المعارضة —  
الصفقة في مناقشات البرلمان البريطاني .

— نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا :

• هيئة ستوكس واتفاقية ٣ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ .  
• ازدياد النفوذ البريطاني في مصر .

— صدى الصفقة في أوروبا :

المانيا — فرنسا — روسيا — بلجيكا — إيطاليا — النمسا — هولندا .

— موقف الباب العالي من الصفقة .

— سياسة دي لسبس بعد الصفقة .

— أثر الصفقة على مصر : ماليا وسياسيا .





كان لصفقة الاسهم مدى دولى واسع النطاق ، ونتائج عميقة الاثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة . وفى إنجلترا كان لاصفقة اصداء مختلفة على الصعيدين الرسمى والعممى . وكانت هناك أصوات — فى داخل إنجلترا — تدين الصفقة ، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذى رحب بها واستقبلها بحماس شديد ، فكانت هذه الصفقة كما وصفها « هالبرج » ، دلائل على المهاراة والجرأة والسرعة والسرية فى نفس الوقت ، فقد أدهش دزرىلى العالم ، الذى لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية . فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية فى حوض البحر المتوسط لىكى يظل الطريق البحرى للمهند مفتوحاً ، (١) هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالصفقة سروراً عظيماً وبالأخص تأثيرها على بيسارك ، الذى أعلن قبل أيام فى عجرفة : « أن إنجلترا لم تعد قوة سياسية ، فبسبب موقف إنجلترا السلبى فى عهد جلادستون ، وهزيمة فرنسا ، إعتاد المستشار الألمانى أن يمثل دور السيد فى أوروبا . إلا أن إنجلترا عادت مع دزرىلى من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام . فى عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت إنجلترا فرنسا فى أزمتها مع ألمانيا (٢) . وصادفت عودة إنجلترا للاهتمام بشئون القارة الأوروبية نجاحاً وسرت الملكة سروراً عظيماً ، فهى تشعر أنها قوية جداً إذا كان دزرىلى على رأس الحكومة (٣) . وكانت الملكة على حق عندما قالت : « إن إعلان نياً الصفقة سيكون له مدى شعبى فى إنجلترا » ، (٤) .

(1) Hallberg, Op. Cit. p: 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث .

(3) André Maurois, Op. Cit. p. 279.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 251.

وأثارت الصفقة الصحف البريطانية ، فقد نقلت جريدة التيمز ، — لسان حال رجال الأعمال بلندن — الخبر إلى الرأي العام البريطاني في يوم ٢٦ نوفمبر بقولها : « ان الجمهور في هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذي قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيمده مظهرة وشيئاً أكثر من مظهرة ، سيمده إعلاناً لنيابنا وشروعاً في العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر في شراء أسهم قناة السويس منفصلاً عن علاقة انجلترا المستقبلية بمصر . أو أن نفكر في مصر منفصلاً عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف ، . . فإذا أدت القسلة أو الاعتداء الخارجي أو فساد الإدارة الداخلية إلى انهيار الدولة العثمانية مالياً أو سياسياً فقد نضطر إلى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذي تربطنا به علاقة قوية » (١) .

وفي اليوم التالي ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفقة فذكرت : . . . لا شك أننا حصلنا على مصالح في مصر وإدارتها . وأن هذا العمل سيلزم حكومة جلالة الملكة « بمواصلة الاهتمام بمصر . فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريباً وبذلك نصبح أكبر الملاك . ولنا في حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا لسكى مباشر إدارة هذه الملكية . وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى في العالم . وعليها الآن مسئولية أمن ورخاء مصر » (٢) .

وجاء في نفس الصحيفة مقالاً آخر يهاجم للصفقة على أساس أنها تمت بدون

(١) تودور وتشين ، للسائلة المصرية ص ٩ .

(2) Hallberg., Op. Cit. p. 250; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp.

موافقة البرلمان أو الرأي العام البريطاني وإن هذا العمل « سيغير البلاد إلى مرحلة جديدة في السياسة الشرقية » (١). وعلمت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ في مقالة أخرى بقولها : علينا بعد حصولنا على الأسهم المطالبة بحقوقنا السياسية، وهو الحق الذي يمنع أى تغيير في العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومع الدول الأخرى . وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا في القناة أو بحريتنا للبرور إلى الهند ، (٢) .

أما بالنسبة لفتات الشعب البريطاني فكانت صفقة الأسهم بالنسبة للتشائم « شعاع من الضوء » ، وبالنسبة للمتحرر فسكرا « Speculator » ، يمثل في نظره نهضة لمصر، وللتجار وملاك السفن يمثل تخفيض رسوم المرور وارتفاع لأجور الشحن ، والسياسى كانت سبباً وحركة طليعية : « It floated the vanguard » . وبالنسبة للوطني كانت بمثابة انتصار سلمى . وهكذا جاء الخبر لكل واحد في البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبل في كل مكان بالترحيب (٣) .

ويذكر « شارل ليساج » أن الصفقة أملت صدر الشعب البريطاني الذى فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبير ( يقصد فرنسا ) وأنه بعد قليل ستمؤمن أنجاسرا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلاً لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر (٤) .

(1) Ibid., p. 250.

(2) Ibid., p. 251.

(3) Ibid.

(4) Lessage, Op. Cit. pp: 143 —144.

فشراء الحكومة البريطانية للأسهم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة في مصر . وبدأت تلك المصالح عندما حصلت إنجلترا على الهند في حرب السنوات السبع ( ١٧٥٦ — ١٧٦٣ ) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال إنجلترا لمصر ( ١٨٨٠ )<sup>(١)</sup> . وأصبح المبدأ الذي كرهه رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، ان قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفاً حاسماً بالنسبة لمصالح هذا البلد ( أى إنجلترا ) ،<sup>(٢)</sup> .

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفكتورية بامتلاك الأسهم جعلت رأى العام البريطانى يبالغ فى أهمية تحويل ملكية الأسهم ، كعامل فى تحويل إدارة القناة لإنجلترا ، ومنع هذه الإدارة من أن تقع فى أيدي أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية . وبناء على استراتيجية بريطانيا فى القرن التاسع عشر فإن نظراتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأيينها إما بحياض مصر الفعلية ، أو بالاحتلال الانجليزى لمصر . ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكرى ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهى تهديد مصر ، والتى انبعتها منذ طرد فرنسا من مصر فى مطلع القرن التاسع عشر ، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة فى الواقع منفصلة « irrelevant » عن فكرة السيطرة الاستراتيجية<sup>(٣)</sup> .

وكانت ديمقراطية دزيبلى الممتازة ، — كما وصفها ماريوت Marriot — دفعة جيدة

(1) Marlowe., Op. Cit. p. 307.

(2) Ibid, p. 307.

(3) Ibid.

للسياسة الانجليزية جعلتها تفتح هيئتها على هذه المنطقة (١) :

وعارض جلاستون - زعيم حزب الاحرار - الصفقة ، ووصف هذا العمل بالتسرع الذي لم يكن له ما يبرره ، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان ، وأنه مخوف بالمخاطر التي قد تؤدي الى متاعب دولية في المستقبل . ويضع على كاهل إنجلترا مسئولية حرية جديدة بل عبثاً وصفه بأنه شر (٢).

أما جرانفيل فقد رأى في عملية شراء الأسهم نوعاً من الحماقة ليست سابقة ، فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكاً في مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لوسارت الأمور بشكائها العادي . ولا شك أن دي أسيس وروتشيلد قد دفعا الحكومة بشدة للاحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقيمون بشراء الأسهم . وتساءل جرانفيل عما إذا كان هذا العمل سيثير المصاعب الدولية . (٣)

أما لورد لانسدون ، Lansdowne ، فقد اعتبر الصفقة تدخلاً في السياسة الشرقية (٤) .

وكتب هاموند ( Hammond ) إلى لايارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : ونحن نقف كأمة في وضع عجيب ملتزمين بنقد ووص عقد الإمتياز التي صدق عليها الباب العالي من جهة ، وإلى خبث الخديوي :

- (1) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934. p. 337.
- (2) Wilson., Op. Cit. p. 51.
- (3) Granville to Gladston, 28.11.1875, Ibid. p. 52.
- (4) Lord lansdowne to Granville., 28.11.1875, Ibid,

« roguery of the khedive » من وجهة أخرى . وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينها ، (١) .

ومن بين المعارضين أيضاً للصفقة « لورد هارتنجون » (Hartington) ، أحد أقطاب حزب الأحرار (٢) .

أما جون برايت « John Bright » (٣) . فقد اعتبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على إستقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها ، وأهد وجهة نظر لورد دربي ، وإقترح دعوة الدول للمشاركة في وضع يدها على القناة ومراقبتها وحراسها . وبذلك تأمن إنجلترا العداء وتأمين مصالحها في القنساء (٤) .

وتوضح مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى للصفقة الأسهم للسياسة البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة في المجلس خلال ٨ ، ٢١ ، ١٤ فبراير ١٨٧٦ . هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦-٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطانى في دورة إنعقاده .

عقد البرلمان البريطانى أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ (٥) . وقد افتتحته

(1) Hammond to Layard., 30.11.1875, Ibid. p. 53.

(2) Hartington to Gladstone, 11.12.1875; Ibid.

(٣) جون برايت أحد أقطاب حزب الأحرار البريطانى .

(4) John Bright to Granville; 5.1.1876. Ibid.

(٥) تم نشر مناقشات مجلس العموم البريطانى ومجلس اللوردات بالتفصيل عن أحداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بجمريدة شركة قناة السويس في أعدادها أرقام ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ . بالمائة الفرنسية .

الملكة قائلة : « لقد وافقت على الشراء ، أملا على موافقتكم وأصديقكم على هذه الأسهم التي تخص الخديوى فى قناة السويس ومعتمدة وكلى ثقة فى مساعدتكم لى لإنهاء هذه الصفقة التي تعتمد عليها مصالح الشعب بعمق ، (١)

وتناول مجلس اللوردات صفقة الأسهم بالناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٥ فتحدث لورد أبردين ، Aberdeen ، معبراً عن رأيه بقوله : « إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بششاط وبسرعة ، وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء ، لوجد الخديوى مشتريين آخرين ، (٢) .

وتحدث لورد جرانفيل ، فأشار الى الموافقة العامة التي صاحبت إعلان نيا شراء إنجلترا للأسهم . وذكرهم بمعارضة « المرستون » للمشروع ، والتي كانت من نقيضها إبعاد رأس المال البريطانى عنه ، وأدت بطريقة عكسية الى إثارة رأس المال الفرنسى ، وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا . وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس ، للمساهمة فيها . وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى لسبس وأحد أعضاء الحكومة البريطانية وفصل

---

(1) « I have agreed to purchase, subject to your sanction the shares which belonged to the Khedive of Egypt in the Suez Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in which the public interests are deeply involved.»

— Bulletin Décadaire, No. 147, 12.2.1876. pp. 1-2.

(2) Bulletin Décadaire; No. 151, 2.3.1876, ».

مفاوضات دى لمبس ، وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية مخلصاً وصريحاً . كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الأسهم عمل سياسى ، أم هو وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر فى إدارة قناة السويس ؟ ثم تساءل جرانفيل ، على أى شىء يعتمد مالك الأسهم المحرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عاماً لضمان حرية الطريق للهند ؟ وأبدى شعوره بالأسى لأن البرلمان لم يدع قبل لاتمام الصفقة (١) .

بعد ذلك تحدث لورد دربي - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس التى تم تنفيذها كإيه برؤوس أموال أجنبية وذكر : « أنه لا يريد إتهام لورد بالمردون ، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت ، على الرغم من معارضة انجلترا ، وأن التخديوى أراد بيع أسهمه ، وحيث أن القناة هى الطريق الرئيسى للهند ، وأن أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية ، فقد رأينا ضرورة حصولنا على نفوذ . ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا ولقد تم الشراء بطريقة شاذة لأن البرلمان لم يكن منعقداً وكانت مسئولية الوزارة كاملة . ولأننا فى حاجة الى ضمان مرورنا عبر مصر ، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر . وأن مصالحنا فى الشرق أكبر من مصالح أى دولة أخرى ، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا الطريق الجديد ورد دربي على النقطة التى أثارها جرانفل والنخاصة بالمفاوضات التى تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة الوصول الى تسوية لبعض المشاكل التى قامت بين الشركة وعملاء القناة الملاحية ، وأيضاً بهدف الوصول الى طريقة لإدخال العنصر الإنجليزى فى إدارة الشركة ، فقال : « لأنه لا يوجد صرف فيها يخلق بها قنابله ، وأنا قد اغتنمنا فرصة عرضت لنا ، ومن جهة أخرى بعد أن تهدأ



انفعالات الدهشة ، فلأظن أنه يوجد في أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياساتنا في هذا الصدد (١) .

وفي نفس الوقت قام مجلس العموم البريطاني بمناقشة الصفة فنى بجاسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو : « Ridley » مثنيًا على شجاعة دى لسبس وعلى حمله بعد أن صمم على انمادة الى أن تم فتح الطريق الذي ربط الشرق بالغرب ، ورغم عدم مساهمة إنجلترا مالياً في المشروع ، فقد تم وتأكد لها بعد الافتتاح أن هذا العمر الملاحي ضروري لوحدها السيامية بدرجة لا تقل عن وحدها التجارية . وأشار العضو الى المناقشات الخاصة بمشكلة التحمولة وبناء عليه فإن شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالموافقة الإجماعية . ووصف ريدلى عملية الشراء « بأنها عمل سياسى قومى » ، رفع وصان كرمه الأمبراطورية البريطانية ، (٢) .

وأكد العضو ، Mulholland ضرورة حرية القناة . وأن الحكومة البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لاسم الخديوى فى قناة السويس . ووصف عملية الشراء بأنها عمل حرج وليس له سابقة ، ولكن الحكومة وافقت على هذا الاجراء من أجل حفظ مستقبل الهند ، وهذا الجزء الحيوى للامبراطورية ، (٣) .

أما الماركيز هارتنجتون « Hartington » ، فبعد أن مدح عملية الشراء وأهميتها لإنجلترا ، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان الانعقاد لمثل هذا العمل

(1) Ibid.; p. 2:

(2) Ibid.

(3) Ibid.

الخطير ولتجنب الأفكار المخاطئة والمبالغات المؤسفة الكثيرة التى إنتشرت فى إنجلترا وأوربا . وطلب أن توضح الحكومة للمجلس بالتحديد الطريقة التى وصلت بها الحكومة لغرضها ، وطريقة تأمين القناة وقت السلم والحرب . وأنه لا يتقصد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة فى وقت للحرب . وتسأل عن النفوذ الذى حصلت عليه الحكومة فى إدارة القناة . كما ذكر أن نفوذ إنجلترا ، داخل الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التى اشترتها إنجلترا محرومة من الأرباح طيلة التسعة عشر عاماً القادمة ، وبالتالي فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر فى جلسات المساهمين ، وعلى ذلك فإن هذه الأسهم لن تفيد بريطانيا فى جلسات الجمعية العمومية لحملة الأسهم (١) .

ثم تكلم دزويل بعد ذلك فى الجلسة ، فسرد الأحداث المختلفة التى سبقت قرارات مؤتمر الإستانة الدولى للحمولة ١٨٧٣ ، وهذه التى أعقبت المؤتمر واتى كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إلى مسرح الأحداث (٢) .

وذكر د كليف أن دى لسبس قد نفذ الأمر ، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائياً لاسم بالاجتماع المستمر على الباب العالى للخسارة التى سببتها رسوم المرو والجديدة ، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسؤولية البحوث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس . فالوضع ليس صراع بين الحق المجرد والقوة الغاشمة ، فالعالم لا يحكم بهذه الطريقة ، وإنما يحكم بالتفاهم والتحكيم

---

(1) Ibid. pp. 2 — 3.

(٢) راجع الفصل الثانى - الباب الثانى - الخامس رسوم المرو .

وبالتفوذ ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين ، وعن طريق الرأي العام الناتج من التفاهم الحسن ، كما ذكر دزيريلي أن الوقت لم يحن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصفقة . وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فإنه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة ، (١) .

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصفقة فمقد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة د نورثكوت ، بإسهاب ، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٨٠٠ ر. جنيه استرلينى كقيمة شراء أسهم الأخديوى فى قناة السويس بما فيه عمولة روتشيلد ومصاريق الشراء . وبعد أن جرد السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة ، سرد أهمية قناة السويس وخطوات إنجائها والموقف البريطانى منها ، والشك الذى انتاب الفكر البريطانى لإزاء تحقيق المشروع وفائدته لإنجلترا والمشاكل السياسية التى ستثيرها القناة لإنجلترا ، وبين نورثكوت كيف لمنع كل من البرلمان والحكومة عن مساعدة مشروع قناة السويس من بدايته ، بل وإعاقته وعدم إنجائه ، إلا أن القناة تمت وثبتت فائدها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثرت ضد المشروع (٢) ، ثم قدم للمجلس تقريراً عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحاً بها حركة ملاحة السفن البريطانية ، والفائدة التى عادت على التجارة

(1) « Il ya toute chance de voir les intérêts anglais suffisamment représentés dans l'administration de la compagnie. » Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(2) Ibid.

## - ٢٨ -

البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحي لبريطانيا ، ثم برر شراء الأسهم بقوله :  
« إذالم نقيم بشراء هذه الأسهم فإن الآخرين كانوا سيقومون بشرائها ، (١) وهي  
حجة ترددت كثيراً على لسان المؤيدين للصفقة . ورد نورثكوت على انتقاد أحد  
الاعضاء بأن الأسهم التي اشترتها الحكومة ان تعطأها أرباحاً وإن تحصل سوى  
على عشرة أصوات في الجمعية العمومية لخدمة الأسهم ، مؤكداً بأن الحكومة ان  
تترك هذه المسألة بدون حل (٢) .

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية في جعل القناة أداة سياسية تخضع أغراضها  
ورغباتنا ولكنها ترغب في ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار ضدها (٣) . وردة  
على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة في وقت الحرب ، عنه في  
وقت السلم . فرد بقوله : « أنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون  
السلام ، ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة ، والاتصالات التي تمت بين الكولونيل  
ستوكس Stokes ممثلاً للحكومة البريطانية ودي أسبس ممثلاً للشركة ، لدراسة  
المسائل المتعلقة برسوم المرور والحمولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها ،  
والتي كانت سبباً لكثير من الإضطرابات ، وأدت المباحثات إلى قبول دخول  
ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس (٤) . وأنهى وزير

(1) Ibid. No: 152, 12.3.1876. p. 2.

(٢) كانت تجرى مفاوضات آنذاك بين دي أسبس وستوكس بهذا الشأن .

(3) « Nous n'avons pas l'intention de faire du Canal  
une machine politique servant nos propres desseins,  
mais nous etions très désireux de ne pas voir cette  
machine politique dirigée un jour contre nous » .  
Ibid.

(4) Stokes to Derby, Cairo 23.2.1876. Parl P. Egypt No.  
9 (1876).

الخزانة كلمته بقوله : إن شراء هذه الأسهم ، كما نتقده في مصلحة إنجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التي أصبحنا شركاءها ، وإننا للشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسسها ومتبنيها ، ولدينا الرغبة في المساهمة في هذا المشروع الخطير ، وإن أعتقد أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ كبيرا في عدم الاعتقاد بقيمة المشروع في أول الأمر . وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا في هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر . وسيقدر أن يكون هذا المشروع ملكا للبشرية جمعاء على مدى الدهر . وإنه من دواعي الاعتبار الكبير أن نرى إنجلترا وقد قامت ب مهمتها في تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم (١) .

واقعد لعب هذا الاطراء دوره في التأثير على دى اسيس ؛ فلم—لذه أول مرة على المستوى الرسمي يجد المديح وكان هذا بداية عصر جديد لدى اسيس ولشركته .

ثم تحدث جلادستون في المجلس فأثار الالتهابات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصفحة حتى يكون على علم بها . وكان من رأى أن هذا الموضوع لا يجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم . فأوربا لها أيضاً مصالح في هذا الموضوع كبيرة كمصالح إنجلترا . وأن أى ضعف في الرأى أو الحجة ستكون مثار نقده خطير لانجلترا . كما انتقده جلادستون قيام المجلس بالتصويت على المشروع دون أن تضع الحكومة في مكتب المجلس ، المستندات الرسمية (٢) . ورد عليه وزير الخزانة بأن المطبعة في سبيلها لطبع بيان بحالة

(١) Bulletin Décadaire, op. cit. p. 2.

(٢) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بالنياب الصفقة - المراسلات الدبلوماسية - في مضابط البرلمان البريطاني ، والتي استقيت منها مادة هذا الباب راجع :  
Parl. P. Egypt No 1 (1876).

الشركة وسيوزع على الاعضاء : ثم طلب دزربلى تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير (١) .

وفي جلسة يوم ٢١ فبراير ، وهى الجلسة الختامية فى المجلس ، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق - فناقش الجانب المالى الذى قام به بيت آلبروتشيلد لحساب الحكومة الانجليزية . ورأى أن للصنفه لها ثلاثة جوانب : جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ فى إدارة القناة . وأشار الى إستقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للخبر على أساس أنه فتح جديد للسياسة الإنجليزية الجريئة بعد انحود طال فترة من الوقت . واعتقد أن الحكومة ستلجأ بحجة لها فى مصر ، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفكرة (٢) ، كذلك تعرض د لوى ، فى كلمته لبعثة كيمف ، Cavo ، إلى مصر . فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافية عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الخديوى . ورأى أن شراء إنجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الاصوات متناسباً مع كمية الأسهم . ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقاده (٣) .

(1) Bulletin Décadaire; Op. Cit. p. 3.

(2) « On crut que le gouvernement allait établir un protectorat en Egypte. Le gouvernement à répudié cette idée, et cela acausé un grand désappointement. » Ibid.

(٤) المادة ٥١ من قانون الشركة. تحدد اكبر نسبة للاصوات فى الجمعية العمومية  
 : خطة الأسهم بشرة اصوات فقطهما كان عدد الأسهم التى يمتلكها العضو .  
 راجع :

— Roux, Ch. Op. Cit. T. 1, pp. 461 - 462, 362 - 363,

وجدير بالذكر أن د لوى ، كان قد رشحه درجى للبعثة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب اسماعيل ، إلا أن دزويلى رفض ترشيحه (١) . ثم ذكر د لوى ، فى معرض انتقاده ، مسألة قيمة الاسهم التى اشترتها بدون إعطائها سوى عشرة أصوات فقط ، فتساو عن قيمة العشرة أصوات فى معارضة النفوذ الفرنسى المعتمد فى مجلس الإدارة ، ومسألة الإحتكام للمحكم الفرنسية فى أى نزاع ينشأ مع الشركة . وأنهى حديثه بقوله : « إذ استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الاسهم لم تشتتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعا وأسحب انتقاداتى (٢) » .

ورد العنبر د ولف ( H. Wolf ) على انتقادات د لوى ، ، موضحاً ضعف حجته وعلق على النقطة التى أثارها بخصوص بعثة كيف فذكر أنه لعل علاقة لها بموضوع شراء الاسهم . وهاجم النقطة التى أثارها د لوى ، عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر . وقال : « انه يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة ( شراء الاسهم ) سيكون خطوة أولى نحو إيجاد تفاهم بين دول العالم (٣) . وعاد د جلادستون ، إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصوات الخاصة بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحلة الاسهم وكيف لم تفتن لهذه النسبة عند الشراء أما المسألة المالية

(1) Buckle, Op. Cit., p. 454; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 273.

(2) Bulletin Décadaire; No. 152. Op. Cit. p. 3.

(٣) راجع خطاب H. Wolf فى مجلس الموم البريطانى جلسة ٢١ فبراير.

١٨٧٦

→ Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

فبإبقة خطيرة وحشد المبادئ المالية . وكان من الواجب على وزير الخزانة أن يطلب من بنك إنجلترا أو يخاطب الرأي العام ولا يلجأ الى بيت مال خاص للحصول على المال ، وذلك جلاستون المجلس بدور إنجلترا في اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس في مسألة الجحولة (١) ، وتساءل عن النموذج الشرعي الذي كسبه إنجلترا من وراء عقد هضفة الاسهم ذلك لأن الاسهم لن تمنح إنجلترا ميزة في الجمعية العمومية للساهمين ، لأنها محرومة من الارباح طيلة تسعة عشر عاماً (٢) .

كذلك أصدر جلاستون بعد بضعة أيام ما أسماه « خلاصة بحث » ، *a syllabus* على شكل أسئلة واعتراضات ، شملت ٢٧ سؤالاً ، وهي تلخيص لكل الاعتراضات التي أثيرت ضد الصفقة (٣) وهكذا تولى كل من جلاستون ولوى الهجوم على الحكومة ، ولم نجد انتقاداتهم ، فلقد أثنى معظم المتحدثين على خطوة الحكومة ، والفائدة التي ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة ، ورد دزيلي على انتقادات جلاستون ، منهيها مناقشات جلسة يوم ٢١ فبراير والأخيرة ، فنقدها وأشار إلى المشا كل الضخمة التي ألقى جلاستون ظلالها على المناقشات وقال : « انه هنا لحماية البلاد ضد هذه التعقيدات » (٤) .

(١) انظر الفصل الخاص « بمشكلة رسوم المرور » وكان ذلك في عهد جلاستون ، إلا ان تنفيذ قرارات مؤتمر الجحولة كان في عهد دزيلي ٢٩ ابريل ١٨٧٤ .

(٢) راجع خطاب جلاستون في جلسة مجلس العموم البريطاني يوم ٢١ فبراير : — Bulletin Décadaire No. 153, 22.3.1876, p. 2.

(٣) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التي كتبها جلاستون ونشرت في كتاب :

Fitzgerald, Op Cit. T. ii, pd 300 - 3.

(4) Bulletin Décadaire, Op. Cit.



ثم أخاف وإن الجدل ان يفيدنا ولن يقدمنا للامام وان يزيد من قوتنا أو يحسن مركزنا لأننا ، نخاف من التعقيدات ، والتي هي بالتأكيد نظرية جديدة في السياسة الانجليزية ، وهي واحدة من الامور التي اعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدا أن يصدق عليها . وأنها دزيلي حديثة مؤكدا بقوله : «انه قد زكى حماية الشراء ليس كصفة تجارية وإنما من الجانب السياسى ، واحدى هذه الاهداف في اعتقادى هي تقوية الامبراطورية» (١) . . . . . وهى تلك الروح التي تقبلت بها للبلاد الخبير . وان شعب انجلترا يرغب في المحافظة على الامبراطورية وتقويتها ، ولن ينزعجوا إذا زاد حجمها (٢) ، لأنهم يعرفون أننا نحصل على قبضة قوية ومصالح في هذا الجزء الهام من افريقيا . ولأنهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الأخرى . وأن الشعب البريطانى قد عرف منذ الوهلة الأولى الحكمة من الخطوة التي اتخذناها والتي منعتنا عليها هذه الليلة ، (٣) . ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع (٤) .

وصدرت صحيفة « التيمس » في الصباح التالي عقب تصديق البرلمان ،  
بالعنوان الآتى :

« الأمة تدخل بسلام في مانيكيتها الجديدة » :

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) راجع خطاب دزيلي بالتفصيل في الجلسة الخامسة للجلسة يوم ٢١ فبراير

عام ١٨٧٦ : Ibid.

(4) Ibid.

• The nation enters Peaceably on its new possession » . (١)

وتوقع دزيريل قيام معارضة ضده في البرلمان ، ويبدو ذلك من الخطاب الذي بعث به إلى صديقه د اللادي شستر فيلد ، فقد ذكر لها : « إنني أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أصبح البلاد ، ومع ذلك فإنني أتوقع أن تجوز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان للهجوم على » (٢) ومع ذلك — كما رأينا — صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه في الأسبوع الثاني لانعقاد الجلسات ودافع دزيريل عن صفقة الأسهم « بأنه محل متصل بالسياسة العليا ، وأن إنجلترا كانت قوة في حوض البحر المتوسط بقبضتها القوية على هذه المياه والتي يجب ألا تتخل عنها وأن السياسة الانجليزية ليست عدوانية ، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضي في هذه المنطقة طالما لم تعرض حرية البحار والسيادة التي تمارسها للخطر » وقناة السويس تمثل حلقة في سلسلة الحصون التي نملكها في طريق الهند » (٣) .

وأرسل دزيريل للسلطة يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم ، ولم تجد معارضة جملاد ستون أي تأثير على المجلس (٤) .

وعلى أي حال فإنه رغم تلك الانتقادات التي وجهت للحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزيريل في الحكومة الانجليزية ، ومن مركز

---

(1) Kinross, Op. Cit. p. 274.

(2) Disraeli à lady Chesterfield, 5. 12. 1875. Lettres intimes, Op. Cit. p. 153.

(3) Buckle, Op. Cit. T. V. p. 461.

(4) Ibid.

المحافظين في إنجلترا ، ومن مركز إنجلترا في أوروبا والعالم وفي مصر ، وأيضا في إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس إدارة الشركة (١) .

وكان دي إسبس - كما نعلم - قد منع الحكومة المصرية من التصويت في اجتماعات الجمعية العمومية لحالة الأسهم ، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تحمل ٤٤ ٪ من إجمالى أسهم الشركة ، وذلك بحجة أن الخديوى تنازل عن كوبريات الأسهم لمدة ربع قرن ( حتى ١٨٩٤ ) بقرار الجمعية العمومية لحالة الأسهم فى ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٢) . وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانونى لائى إدارة على الإطلاق . وكان هذا سبباً فى توجيه الانتقادات للحكومة فى مناقشات مجلس العموم البريطانى - كما رأينا - ولم تستطع الحكومة الرد عليها رداً مقنناً . ولم يكن لورد دربي يجهل هذه الحقيقة لأن السكرولويل ستوكس ، وهو من خبراء إنجلترا فى موضوع قناة السويس ، كان قد أخبره بهذه الحقيقة فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) .

هذا ولم يمر زمان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت إنجلترا ، منتبهة طلب إسماعيل السائق - فى ٢٠ أكتوبر ١٨٧٥ - بإيفاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية ، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة «ستيفن كيف» ( Stephen Cave ) عضو مجلس العموم البريطانى ، وكبير القائمين على شئون المدفوعات . وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزيريلى . فقد بعث بخطاب

(١) محمد مصطفى صفوت ، إنجلترا وقناة السويس - ص ٦١ - ٦٢ .

(2) Roux, ch , Op. Cit. T. i, pp 462 - 463.

(3) Hallberg, Op. Cit. 247.

إلى لورد دربي في ٢٦ نوفمبر يخبره فيه : « إنني است موافقا على تعيين السيد  
« لوى » للبعثة ، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد . ونحن في حاجة إلى  
شخص هادئ له روح استرخائية في التعامل مع المصريين ، ولا يمارس  
انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة ، بل ليصحح لهم ويفيدهم في الوقت المناسب .  
ولذا فاني اعتقد أن السيد / كيف ، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة  
وهو خريج أكسفورد ، وكان مديراً لأحد البنوك ووزيراً للدولة ، يصلح لهذه  
المهمة . ولا داعي للتأخير في تعيين أحد الأشخاص » (١) .

وكان الكولونيل ستوكس عضواً في هذه البعثة أيضاً (٢) . وكانت التعليقات التي  
زود بها ستوكس هي : « عليك أن تساعد مستر كيف وتدلي له بالنصح فيما  
يتعلق بمسؤولياته الخاصة بكونه مبعوثاً وأن تزوده بما لديك من خبرة بشئون  
البلد والشعب مما تتوفر لديك أثناء خدمتك السابقة في الأملاك العثمانية . كما  
تود حكومة جلالة الملكة أن تتباحث مع ممثلها وقنصلها العام في مصر فيما يتعلق  
بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريراً عن الوضع الذي ستشغله  
حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم . وعن أي إجراء قد يكون

(١) Disraeli to Derby; 26. 11. 1875, Buckle, Op. Cit. T. 5.  
p. 454.

(٢) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلي Victor Buckley  
موظف بالخارجية و W. H. white « نائب مدير الحسابات » وزارة العربية A.C Taylor  
ويطلق أحمد عبد الرحيم على ذلك بالأهمية التي خلقتها إنجلترا عليها . راجع  
والسألة المصرية ص ٢٩ . وراجع أيضاً بالتفصيل عن بعثة كيف :

Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit. pp. 167 - 180.

مرغوباً فيه لضمان أقصى ربح من الصفقة ، (١) .

يتضح من هذا الأهمية البالغة التي عاقت عليها الحكومة البريطانية عمل هذه البعثة . وعلى الرغم من أن لورد دربي حاول بلى أى تدخل فى شئون مصر الداخلية بهذه البعثة ، إلا أن إدوارد ديسى : « Dicey » - صحفى انجليزى - يذكر أن دزيربلى كانت تحدوه الرغبة فى فرض الحماية على مصر على مسؤوليته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه فى الوزارة وخاصة دربي ، الذى كان يخشى التورط فى مقامرات استثمارية جديدة (٢) .

وعلى أى حال لم يلبث ستوكس أن دخل فى مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق برسوم المروب وإدارة القناة (٣) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الخديوى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الأسهم بدون ( كوربورات ) (٤) . وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت ، بل ذهب أبعد من ذلك ، وأعلن أن الأسهم لا يملكها شخص واحد والسكن أمة . وأن المواد القانونية لم تطبق حالة الأمة :

« Do not apply to the case of nation » . (٥) . وعلى ذلك أوصى

(١) أحمد عبد الرحيم ، مصطفى ، مصر والمسألة المصرية هامش ص ٢٩ - نقلا عن

ف و ٧٨٠/٥٤٠ ، مسودة رسالة مؤرخة فى ٦ ديسمبر ١٨٧٥ .

(2) Dicey, E., The story of Khedivate., pp. 138 - 141.

(٣) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس فى :

Parl. P. Egypt No. 14 (1877).

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe; Op Cit p. 30٩.

(5) Hallberg, p. 248.

ستوكس بأن الاسهم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة . وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ وصى : « Trustees » للاسهم التي تمتلكها (١) . ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الأقصى المسموح به . وبذلك يكون لهم الحق ٦٠ ٧ صوتاً وبذلك يصبحوا في مركز يسمح لهم بالسيطرة على شؤون الشركة (٢) .

وبعد مناقشات استمرت اسابيع عديدة بين دى لستيس وستوكس انتهى الامر باتفاق بينهما في ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء إنجلترا نسبة العشرة أصوات في الجمعية العمومية لحالة الاسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين في مجلس إدار شركة قناة السويس ؛ عيّنهم الحكومة البريطانية وهم : ستوكس وستانون وولسون : « M. Colonel J Stokes, Edward James Standen, Rivers Wilson » وصار التصديق على هذا القرار من جانب شركة القناة في جلسة يوليو ١٨٧٦ في الجمعية العمومية للمساهمين . وعدلت ( في نفس قرار هذه الجلسة ) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتي كانت تنص على : —

د تدار الشركة بمعرفة مجلس مكون من ٣٢ عضواً يمثلون الدول المختلفة التي يهملها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت في شؤنها ، (٣) . وبذلك أصبح مجلس إدارة الشركة ٢٤ عضواً بدلاً من ٣٢

(١) وهي تعادل النص الفرنسي في المادة ٥ من قانون الشركة كلمة : Mandataire

(حسب كالاتي : ١٧٦٦.٢ سهماً — ٢٥٠ (سهماً لكل وصى) = ٧٠٦ × ١٠

(أصوات الحد الأقصى = ٧٠٦٠ صوتاً) .

Hallberg., Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(2) Bulletin Décadaire, No. 163, 2, 7. 1876. pp 5 - 8. Cf.;

No. 197., 12. 6. 1877. p 4.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. i. p. 456,

عضو (١) . ولم يجد دى لسبس صعوبة فى أخذ موافقة المسديوى على هذا القرار (٢) . وقد أصبح نسبة عدد الاعضاء الانجليز فى مجلس الإدارة يساوى  $\frac{1}{8}$  مجموع عدد الاعضاء . ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضواً . وحيث أن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بحرينة الشركة طرل مدة ادارته ، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافية (٣) . ثم تلى إتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ إتفاقاً آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة (٤) .

وعبر كل من دى لسبس وستوكس عن ضرورهما للاتفاق لانه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية ، وإنتهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصادر التصديق على هذا الإتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧ (٥) وكثيراً ما كان دى لسبس يطلق على هذه الاتفاقية « إتفاقية السلام » .

ويرى الباحث هذا أن بعثة كيف وستوكس ، كما سيتضح فيما بعد ، هى

(1) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p 8.

(2) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21 2.1876. Parl. P. Egypt. No; 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(3) Hallberg., Op. Cis. p. 249.

(٤) وارجع الى نصوص الاتفاقية المنشورة فى :

— Bulletin Décadaire Mo. 183, 12. 1. 1877; Cf. Roux, Ch., 'Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(5) Bulletin Décadaire, No. 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 32 - 34.

## ٢٢٢ -

إحدى نتائج صفة الانسهم ومقدمة التنافس المعموم على النفوذ في مصر بين إنجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالي . فقد أدت الضغوط على إسماعيل لإصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وبه تبدأ فترة جديدة في تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائي : *Condominium* ، تمكن فيها المراقبان الماليان اللذان وضع في أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وبالتالي على حكومتها .

وكان للصيغة أيضا دور كبير في كل أنحاء أوروبا ، وكانت أكبر دليل على أن إنجلترا قد تخلت نهائياً عن سياستها السلمية التي استقنها جلادستون في وزارته الأولى ( ١٨٦٨ - ١٨٧٤ ) ، واتبعتها سياسة خارجية نشطة برعاية دزريلى ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) الذي امتثلت جنباؤه بسياسة التسلسل الاستعماري ، وهي

كما وصفها سيمتون واطسون : *Spirited foreign Policy* . (١)

فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنئتها بقولها : وأهشك بهذا العمل الذي قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس ، وكان لذلك أثر سعيد في قلبي ومصدر فخر لي . ولأنه لمن السعادة حقاً رؤية العمل الصحيح ينفذ في الوقت المناسب . وكل فرد منا معرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا . وقد عبر الرجل العظيم بسمارك عن هذا المعنى مساء أمس ، (١) .

( ) . The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitely abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign policy .

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(2) Buckle, Op. Cit. T. 5. p 452.



## ٤٩٣

كذلك كتب ولي عهد ألمانيا إلى الملكة فكتوريا يقول : د والعتى العزيزه يجب على الكتابة اليك لانى أعلم تماما أنك ستكسبى سعيدة بأن انجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس . ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف هنا إرتياحها ومرورها بالبالغ هذا الموضوع ، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبديا ضيقهما من هذا العمل ، ولكنى أعقد أنه ليس لدهما سبب حقيقية للشكوى وأن اضطرابهما ان يطول وسيصبح هذا العمل حدثاً هاماً فى التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التى تمت فى عهدك . وأن هذا يجعلنى فخور وسعيد . وأنى متأكد أن كلا من دزريل والورد درى سعيدين أيضاً بإتمام هذه الصفقة (١) .

والواقع أن المستشار الألماني بسمارك سر كثيراً بهذه الصفقة ففهم من ناحية إذلال جديد لفرنسا وهزيمة أسيادتها ، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنجليزي فى مصر ، بل يودى إلى توريط وأسائة العلاقة بين انجلترا وفرنسا (٢) وأرسل بسمارك يهنئ لورد درى قائلاً له بأنه قد عمل الشيء الصحيح فى الوقت المناسب فى صفقة قناة السويس : Done the right thing at the right moment in regard to the Suez Canal. (٣)

وشكر لورد درى بسمارك على تهنئته وإشادته بالصفقة (٤) .

أما الصحافة الألمانية والرأى العام الألماني ، فقد أوضحه القائم بالأعمال

(1) Ibid.

(2) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(3) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29. 11. 1876, Parl P. E. ypt No (1876) No. 18, p. 14.

(4) Derby to oddo Russel (سفير انجلترا ببرلين) 30. 11 1876, Ibid. No. 19; Cf. No 10, 3. 11. 1876.

الفرنسي بيراين سايف : ( Sayve ) في رسالة بعث بها الى دوق ديكا — وزير خارجية فرنسا — فذكر أن الصحافة الألمانية رحبت بنياً الصفة، ورات فيه إزالاً جديداً لفرنسا : un nouvel abaissement ، وأنه نتيجة طبيعية لمركه سيدان « Sedan » . وأتجهت الصحافة اوروبية العدر التقليدى لالمانيا وقد سلب منه النفوذ الذى حاول المحافظة عليه في مصر . وتوقعت الصحف أن يؤدى هذا الحادث الى فتور في العلاقات « Refroidissement » ، الفرنسية — الإنجليزية ، وتنبا البعض بأن انجلترا ستتدخل في شئون مصر شيئاً فشيئاً « Peu à peu » ، ففى قد اشترت فيها الاراضى وخطوط السكك الحديدية ومستجمل من قناة السويس ملكية « une possession » ، لانقل في أهميتها عن جبل طارق . بل وذهب البعض الى القول بأن انجلترا قد تلجأ لن الإستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم . وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة في الصحيفة الألمانية « La National Zeitung » : حيث ذكرت في مقالة لها : « إذا كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس ، لكانت عرضة لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأسهم ، في الوقت الذى لا تثار فيه للمشاكل أمام بريطانيا عندما قامت بهذا العمل » .

أما بسمارك فقد عبر عن إبتهاجه — للكثيرين — بالصفة التى يراها بهم بالدرجة الاولى فرنسا ، وأن أوروبا لن تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن ، واعند سايف ، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوروبا في الصفة ولكنه يذكر بأن بسمارك ربما يكون قد علم بأنباء الصفة ، لانه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر ، وهو يوم توقيع الصفة ، أحد رجال البنوك الالمان ويدعى « M. Bleichröder » ومن المحتمل أن يكون قد تناقش معه عن صفقة مرصحة للبورصة للارتفاع المحتمل

لقيمة أسهم قناة السويس (١).

وفي فرنسا نجد أن هذه الصفقة قد أدت إلى حزن عميق فالحرب والهزيمة والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا لإزاء العمل (٢). واستاء الفرنسيون لإتمام الصفقة وتعرضت وزارة الخارجية لنقد شديد من جانب الرأي العام الفرنسي، ووجه النقد للدوق ديكاكز إلى حد أن طابعت صحيفة: ( La Republique Francaise ) بالاسنقالة ( في عددها الصادر بتاريخ ٢٩ ديسمبر ١٨٧٥ ) واتهمته الصحف بسوء التصرف وقلة الدراية . أما صحيفة « Journal des Débats » فقد أوردت تلك الصحيفة المؤثرة : « وأسفاه على الشعب الفرنسي الذي يكذب ويتعجب لمصلحة غيره » (٣). أما صحيفة « Le Temps » فقد تحدثت عن المهانة التي أحسست بها فرنسا والكرامة المجروحة ، والالم الذي حانت في إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن إنجلترا قد ازدرتها لأن فرنسا لا تستطيع في هذا الوقت عفاها (٤) .

ولقد اعتبرت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الانجليزية . خطوة تمهيدية لإحتلال إنجلترا لمصر ، أو على الأقل للتدخل في أمورها المالية ، فالمبلغ الذي دفعته إنجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه انصاف لمصر .

(1) M. De Sayve ( سفير فرنسا ببرلين ) à Duc Decazes, Berlin, 3. 12. 1875, D.D. F. 1er Série, T. ii, No. 23.

(2) Lessage, Op. Cit., p. 144.

(3) « O. peuple français ! comme tu sais bien tirer les marrons du feu ! ».

— Ibid., pp. 148 — 149.

(4) Ibid., pp. 149 — 150.

ولقد عبر بذلك الماركيز داركورت ، — سفير فرنسا بلندن — في حديث  
أجراه مع لورد دربي غداة انمام الصفقة ؛ فذكر له داركورت التأنيب الضار  
المقرب على شراء انجلترا للأسهم في داخل فرنسا ، إلا أن لورد دربي نفي  
للسفير الفرنسي التدخل في شئون مذهب الداخلية (١). كما اعترف دربي بالاختلاء  
التي ارتكبتها انجلترا في حق دي ليمبس ، وبدلاً من معارضة مشروعه العظيم  
فإنه من الاضرب المتعاون معه (٢). وفي الحقيقة أحس دوق ديكلز بالقلق  
الحقيق من جراء خطوة بريطانيا وما يقرب عليها من نتائج في وادي النيل .  
وتوقع ، كما عبر الرأي العام ، أن تكون تلك الخطوة تمهيداً لاحتلال مصر وتقسيم  
الامبراطورية العثمانية (٣) كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساي (Leon-Say)  
عن الاثر الدبلوماسي للصفقة على فرنسا ، في خطاب شخصي بعث به لأحد  
أقاربه بقوله : يدور الحديث باستمرار عن شراء انجلترا للأسهم الحديدية في  
القناة وهذه ضربة للأسف موجبة للتحالف الفرنسي-الإنجليزي، واستقبالته الروسية  
أيضاً بعدم الرضا . وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزي —  
البروسي ، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين : « ami - attristé » (٤) .  
ومع ذلك فقد أثبت إحدى الصحف المالية الباريسية على عمل انجلترا بقولها :  
« إن انجلترا قد أفادت من سماتها السياسي » : England had thus shaken

(1) D'Harcourt à Decazes, Lond. 27. 11 1875; D. D. F. lèresérie, T. ii, Mo, 17.

(2) Ibid.

(3) Decazes à De Laboulangier. Paris, 27. 11. 75; D. D. F. Ibid. No. 16.

(4) Lessage, Op. Cit, pp 153 — 4.

off her political lethargy. (١)

كذلك أعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوى ببيع أسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة (٢).

أما بالنسبة للروسيا فلم تهم بها الفرحة أسوة بأوروبا وكان ذلك مجاملة لفرنسا (٣). كذلك اتهمت الصحف الروسية لإنجلترا بخطف قناة السويس، والإستعمار على مفقاح جنوب أوروبا وشرقيها والسير في طليعة الدول التي تهم بتزيق الامبراطورية العثمانية (٤)، وطالبت بعض الصحف الحكومة الروسية بتقديم احتجاج رسمي على إتفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (٥). وعندما زار جورتشاكوف — وزير خارجية روسيا — برلين تطرق في حديثه مع المستشار الألماني عن صفقة الأسهم، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار، وأعتقد الماركيز داركورت، : «بأن في أعماق الروس ونظرتهم للمشكلة الإحساس ببعض الماراة للتنافس في الشرق، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة» (٦).

وفي بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثاني بأن هذا العمل : « أعظم حدث في السياسة الحديثة » (٧). أما في إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها Visconti

(1) Kiross, Op. Cit. p. 272.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٣٢ .

(٣) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦١ .

(٤) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص ٢٦ - ٢٧ ،

عبد الرحمن الرافعي مصر امباويل ج ٢ ص ٦٤ .

(5) Lessage, Op Cit. d. 152 (Gazette de Moscou نقله)

(6) D'Harcourt à Decazes, 27. 11. 1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17

(7) Hallberg; Op. Cit, 252,

Venosta ، عن وجهة نظره بإعتبار الصفقة ذات مزية ضخمة للتجارة العالمية ،  
واقترح لأن هذا العمل سيؤدي إلى إزدياد نفوذ بريطانيا في حوض البحر  
المتوسط (١)

وكذلك أشادت صحيفة " Opinione " الإيطالية بشراء الأسهم ، وأشارت الى  
معارضة إنجلترا السابقة للمشروع ، وتعجبت من تناقض الأحداث . فقناة  
السويس التي كانت مثار معارضتها وعداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية .  
وعلمت ذلك بأنها فشلت في إحباط المشروع . فأثرت أن تحتفظ بالمنافع في  
أيديها ، فلم تكن عين في نظر إنجلترا كافية . وذكرت الصحيفة أيضاً أن هذا  
العمل السياسي العظيم مشرف للحكومة دزيرلي ، وسيبعد بخلاف إنجلترا إزاء  
تمديد الروسيا لطريق الهند (٢) .

ورأى " هوسكينز " أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف إنجلترا من معارضة القناة  
منذ سنوات طويلة وفسرته على أساس الحقيقة القائلة بأن تركيا لم تعد حليفة  
مخلصاً لإنجلترا ، وأن حليفاً جديداً ضروري لها ، إذ بما وقفت أمام الروسيا  
بنجاح في آسيا . وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر . وعلى العموم فإن الباب  
العالي قد لا يهتم إزاء تلك المشكلة بنذر بالسوء (٣) . وشكرت إنجلترا

(1) Paget (سفير إنجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P.  
Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp: 16 — 17.

(2) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P.  
Ibid.

غير أن مقال الصحيفة الإيطالية وبثها الى دربي لأهميتها .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصفقة (١).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصفقة مثل إيطاليا (٢). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم ، واعتبر هذه الخطوة بمثابة إعطاء توازن للشروع : *Would give stability to the enterprize* كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة ، وأن هولندا تعتبر هذا من الامور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطرق مواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية (٣).

وفى تركيا إسماء الباب العالى للإجراء الذى اتخذته الخديوى لبيعهم الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته ، لأن فرمان السلطان هو الذى يحول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس ، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى نجهدها تؤكد للسلطان أن حكومة إنجلترا ليست لديها النية للانقصاص أو الحط من شأن سيادة السلطان :

« Have no intencion of derogating from the sovereign right of the sultan »

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيدي أخرى قد تستخدمها

(1) Paget to Derby, Rome, 16. 12. 1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(2) Buchanan (سفير إنجلترا بالنمسا) to Derby., 30. 11. 1875, Par. P. Op. Cit. No. 21, Cf. Nos. 21, 1.12. 1875; Fo. 40 , 16.12.1875.

(3) Harris (سفير إنجلترا بهولندا) to Derby, Hague, 14. 2. 1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالي وانجلترا (١) .  
ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحل الباب العالي على التدخل وفسخ الصفقة  
بل وكلت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان  
١٨٧٣ لا يعطى الباب العالي سلطة التدخل في هذا الأمر، إلا أن السياسة الأتراك لم  
يستطيعوا المجاهرة بمخاصمة انجلترا التي طالما ساندتها ضد روسيا . ولهذا لم يحتجوا (٢)  
وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجهة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية  
وسلامة أراضيها (٣) . هذا وكان الصدر الأعظم قد استعسر من الخديوى  
اسماعيل عن تفاصيل هذه الصفقة التي علم بها من لندن والصحف (٤) . فسرر  
الخديوى اسماعيل ببرقية إلى الباب العالي يوضح له رأيه بقوله . . . . . .  
فيخاطبكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما أفتتحت شركة  
قناة السويس . وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه في أى  
وقت مضى ، كانت وللأسف عبئاً ثقيلاً على الخزينة مجرداً من كل نفع وفي هذه  
الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة في شراء الأسهم . وبينما كان يحدث  
بعضهم في الموضوع ، رغبت الحكومة الانجليزية في شرائها بثمن يزيد على  
ما دفعه الآخرون . ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس  
بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات ، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة  
من أسهم لم أكن أمتفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه ، بينما كانت ملكاً

(1) Derby to Elliot, 9. 12. 1875, P. Ibid. No. 26.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(3) Wilson; Op. Cit 53.

(4) The Grand Vizier to the Khedive, Constantinople,  
24 II. 1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No, 45



## - ٤١ -

للخزينة المصرية ، كما سلف بيانه في أول الكتاب ، ولهذا السبب بيعت الاسهم المذكورة للحكومة الانجليزية ، وقد بادرنّا إلى عرض هذه المسألة على النحو المشروع لكي تتفضلوا وتحيطوا بها علماً ، (١) .

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوي اسماعيل قد نعد المفاصلة الواضحة ذلك أن أسهم مصر كان سيأتى عليها الوقت الذى ستعود فيه بالخير على مصر ، والتبرير الذى لجأ إليه اسماعيل هنا يوضح تفاهة فكره ، وأنه حاكّم كان يعوزه صواب الرأى وبعد النظر والتفكير السليم والحرص على مصالح الدولة ، كما يدل على إحساس اسماعيل بضعف موقفه .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس ، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به . فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا مالياً فى القناة لأن غالبية السفن التى ستستفيد من القناة بريطانية وفى ذلك مصلحة للشركة (٢) .

فرح دى لسبس بهذه المصلحة التى حلت بمصر وهى فقدان أسهمها ، فلم يكن يهمه سوى مصاحته وربح الشركة . ولم يكن لمصر التى استضافته وأكرمه أى حب أو عاطفة ، فهو رجل استعماري وأداة فى يد الحكومة الفرنسية توجهها كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسي .

ويرى الباحث اتفاق دى لسبس فى هذه المرحلة الجديدة فهو يطمح العداة والشعب البريطانى ، فاجتمرا هي القوة الجديدة التى ظهرت فى أفق الشركة فحاول عندئذ

---

(1) The Khedive to Grand Vizier. Parl. P. Egypt No. 1  
(1876) inclosure 2 in No. 45. (لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية )

(2) Duff, Op. Cit. p. 114.

كسب تأييدها ومساعدتها له بدلا من وقوفها في وجهه ، كما رأينا في الفصل السابقة .

ويبدو ذلك في تقرير دى لسيبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين في جلسة يوليو ١٨٧٦ ، فقد ذكر أن الوضع قد اتفهم بمساهمة انجلترا المالية في الشركة وهو نصيبها السابق الذي كان قد حددته لها سعيد باشا ، واثني دى لسيبس على موقف الحكومة البريطانية . ثم أورد مقتطفات من خطاب لورد ديربي ، ونورثكوت في جلسات مجلس العموم ابان مناقشة الصفقة (١) .

كذلك كتب دى لسيبس رسالة إلى اللورد ليونز ( في ٢٤ نوفمبر ١٨٧٥ ) يقول فيها : « إن الشعب البريطاني قد قبل الآن المساهمة في القناة بالنصيب الذي كان قد سيجز له بإخلاص منذ بداية المشروع . وإذا كان لهذا العمل أى تأثير ، فإنه يكون تخلى الحكومة الانجليزية عن موقفها العدائى ، والذي استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الاصليين للقناة البحرية ، وللذين أصبحت مشاركتهم الآن حيوية وحسنة التوجيه ، والتعاون المشترك الآن المصالح الى ستقوم بين الرأسمال الفرنسى والبريطانى ومن أجل الاعمال الصناعية الصرفة والاعمال السلية الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس كأكظم حدث سعيد » (٢) . ويعلق أحد الكتّاب الانجليز المعاصرين على الصفقة ودور دى

(1) Bulletin Décadaire, No. 163, 2.7.1876, pp. 5 - 8.

(2) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

بالإضافة أن رسالة دى لسيبس لليونز كانت بتاريخ ١١/٢٤/١٨٧٥ ، أى قبل توقيع الصفقة بيوم وإذا كان التاريخ صحيحا فإن دى لسيبس تحكمون لديه معلومات أكيدة ودقيقة للغاية ، واتصالات سريعة جدا مع مصدر الأحداث كما يجرى . واجع تمليق :

Marlowe, Op. Cit. p. 323.

لسبس وروتشيلد بقوله : د ومن العجيب أنه بعد مرور عشرين عاماً على رفض  
دى لسبس بإزراء قيام بيت روتشيلد بعملية اكتتاب الاسهم عند طرحها فى  
الاسواق مقابل عمولة ٥ ٪ نجد أن فضل نقل ملكية الاسهم الخاصة بقناة  
السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيلد على حساب فرنسا (١) .

وليس أدل على تأثير الصفقة على دى لسبس من تلك الخطبة التى ألقاها  
على ظهر السفينة : Djemmah فى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو فى طريقه إلى  
مصر ، وكانت رداً على تمثثة بحرعة من الانجليز الموجودين على ظهر تلك  
البخرة وأطرائهم لجهوده فى شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة  
والحب . وعبروا عن تهنتهم للخطوة الجديدة بشراء حكومتهم للاسهم فأصبحت  
مالسكة جزئياً للقناة ، وأعربوا عن تمنياتهم بأن هذا العمل — سيكون فاتحة  
لاتحاد إنجلترا وفرنسا — من أجل مصالحتهما التجارية المشتركة . ورد عليهم  
دى لسبس بقوله :

« عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافزى أن  
أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية  
والبحرية الانجليزية ، إلا أنه فى نفس الوقت فإن هذا العمل الحضرى سيعزز  
الذكاء والعلم الفرنسى ، وسيكون فخراً لبلادى وسيرسم فى نهاية الامر الطريق لإنهاء  
العداوة السياسية الموجودة بين إنجلترا وفرنسا فى مصر . ومنذ بداية هذا  
القرن لم تأل فرنسا جهداً عن طريق مهندسيها وعلمائها وضباطها البحريين وغيرهم  
بتقديم كل المساعدة للخديوى من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراغة . إلا أن  
السياسة البريطانية ، كانت تنظر دوماً بعين الخيرة لسياسة فرنسا فى مصر . كل

ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التي قامت بها إنجلترا ضد هذا العمل العالمي وهو قناة السويس ، هذه المعارضة التي لم يوافق عليها الشعب البريطاني ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقية أمام مشروعي ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحدا وعشرين عاما للورد ستراد فورد دي رد سكايڤ — سفير إنجلترا السابق بالاستانة — ان عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثيرا من الضراع على النفوذ في مصر بين فرنسا وإنجلترا من أجل الاعمال الحضرارية وليس من أجل حماية محمد علي . وأن المساهمة في قناة السويس التي وجدت رأس المال والتأمين من جانب إنجلترا وفرنسا ، أصبحت العلاقة الواضحة والا كيدة على تحالف الدولتين ولما نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمي والسلمي ومن أجل رخاء مصر » (١) .

ويذكر دي لسبس في مجال آخر أن إنجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وإنجلترا (٢) .

وهكذا يمكن القول بأن صفقة الانسحاب قد وازنت النفوذ البريطاني والفرنسي في مصر إلى حين سنين عددا ( ١٨٧٥ — ١٨٨٢ ) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تفاهم بين الدولتين للتنسيق بين مصالحهما الإستعمارية في العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة ، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤ .

أما بالنسبة لآثر الصفقة على مصر ، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة في

(1) Bulletin Decadaire, No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 163, 2. 7. 1876.

جاء ذلك في التقرير المقدم للجمعية النومية لملء الأسهم للتصديق على تعيين ٣ أعضاء انجليز في مجلس الإدارة .

تاريخها ، فقد كانت هذه الصفقة الضربة القاضية للخديوى . وأكبر خطأ سياسى ومالى ارتكبه فى حياته . فن الناحية المالية لأنه باع الأسهم بثمان بنحت وتمهد فوق ذلك بدفع ٠.٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبمباراة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيط بمد أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ ، وثلاثين مليون جنيه عام ١٩١٥ (١). وسياسيا أصبح لإنجلترا مصلحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر . وقد فطن اسماعيل لمراسى السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع د بيتى كينجستون ، سنة ١٨٧٦ : « إننى ماكنت أعتقد قط أن إنجلترا ترمى بشراها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيرا لفحص حسابات وضع يدها على مصر (٢) ».

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معاقبا على الصفقة : « إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه ، فاذا لم يكن فى ذاته لإحتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الإحتلال ، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهم لن يتركه وشأنه ، فستراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد ، وستطالب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأمينات أخرى . وهكذا تحولت إنجلترا من معارضة انشاء القناة الى العمل على إحتلالها (٣) ».

وايس أوضح وأصدق من تقرير د فارمان ، (قنصل الولايات المتحدة فى مصر)

(١) محمد صبرى - تاريخ العصر الحديث - مصر - ص ١٠٥ .

(٢) المرجع السابق ص ١٠٥ - ١٠٦ .

(3) M. Sabry, L'Empire Egyptien.. etc., Op Cit., p. 165;

وراجع أيضا الراعى - مصر اسماعيل - ص ٢٠

والذى بعث به الى حكومة فى يوليو ١٨٧٩ موضحا أسباب خلع اسماعيل ذكر فيه : . . . الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الأمر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية . فلقد كان إنشاء قناة السويس بجهوداً فرنسية ولكنه لدرجة كبيرة تم بفضل الأيدي المصرية والأموال المصرية . ثم إن الغرض من حفر القناة كان تحويل قسم مهم من تجارة الشرق إلى مرسيليا بدلا من ذهابها إلى لندن وإيفر بول ولكن هذه المحاولة لم تنجح لانجاحا جزئياً ، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون إلى القناة كأنها ملك لهم وأعتقدوا على الأقل أن الواجب يقضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم . فعندما باع الخديوى حصصه مصر فى أسهم قناة السويس إلى إنجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين . ولقد كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون . ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الأمة الفرنسية الوطنية . ولم تغفر فرنسا ذلك للخديوى أبداً . وما من شيء فله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضا الفرنسيين . ومن ذلك الحين أعدمت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر . وتأثرت جميع أعمالهم المالية بالعداوة التى شعروا بها نحو الخديوى ، (١) .

أضاع اسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للدخول الأجنبي دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن . فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدي فى إنقاذ خزانة الدولة من الإفلاس ، بالإضافة إلى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها .

## ٥٠٧ -

ومن العجيب قول الخديوي في بداية حكمه : « ولأن أريد أن تكون القنساء ملكا لمصر لا أن تكون مصر ملكا القنساء » (١) .

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الأسهم أنها بمثابة إعلان عن غزوة صليبية جديدة ، شرع فيها الإمبريالزم البريطانى داخل أفريقيا تحت اسم رجال المال والبشرين فإن عامى ١٨٦٩ ، ١٨٧٦ - يقصد عام إفتتاح القنساء وعام الإرتباك المالى فى مصر - يوضحها علامة تحول جديد ؛ فاله بلوماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعداً سببا مشتركا فى إتحادهما ، وأنفعا سوياً عسبر الأحداث (٢) .

فالتد كان منح إمتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عاماً فوصل ما يقرب من ٩٠ مليون جنيهه إسترلينى وأدى إلى أفلاس الخزنة المصرية . أما بالنسبة لأوروبا فقد لاحت الفرصة لإستغلال الأموال بعائد سريع وأرباح مرتفعة وخيالية ، ورجال الصناعة فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية . ووجد هؤلاء فى مصر حقلاً مثالياً : *ideal field* ، لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم (٣) .

ومارس رجال السياسة أيضاً نشاطهم . وكانت الصفقة فائحة عصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر . وأصبح نشاط كلا الطرفين - الفرنسى والبريطانى - محموا فى السنوات التالية للصفقة ( ١٨٧٦ - ١٨٨٢ ) .

(١) عبد الرحمن الرافى - عصر إسماعيل ج ٢ من ٦٤ - ٦٥ .

(2) Sabry. M ; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit. p. 166.

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. London. 1970. p. 8.

وكانت إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوة فى مركز تستطيع فيه لإغلاق القناة أمام سفنها . وقد كان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل ، مالم :-

- ١ - يوازن النفوذ الفرنسى فى مصر بنفوذ بريطانى . أو
- ٢ - إحلال النفوذ البريطانى محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٣ - أن تحمل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسى . أو
- ٤ - إذا تم تجميع النفوذ الفرنسى عن طريق إدارة دولية مباشرة فى شكل أحياء السيادة التركىة الفعلية (١) .

إلا أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها . بل إن القناة كانت سبباً فى صعوبة تجميع مصر دون أى شكل من الإدارة الدولية . فمن قبل كان محتملاً تجميع مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبى عنها . ولكن الآن بعد أن ازداد نفوذ الدول الأجنبية فى مصر ، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة : *imperium in imperio* ، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى ، أو قيام اتحاد لنفوذ الدول : *Consortium of powers* . أو عن طريق إستبعاده نفوذ إحدى الدول وإحلال آخر محله (٢)

وكانت ديون اسماعيل هى السبب فى تعاضل تدخل النفوذ الأجنبى فى مصر ، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس ، والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها (٣) .

- 
- (1) Marlowe, Anglo - Egyptian Relations ( 1800 - 1953 )  
Lond. 1954, pp: 72 - 73.
  - (2) Ibid.
  - (3) Ibid.



ورغم أن دى لسبس كان يأمل فى أن يكون هناك توازن المصالح الفرنسية والإنجليزية فى مصر ، فقد كان قبل ذلك يفتابه الاحساس بالإنحصار على إنجلترا بعد أن نجح فى تخطى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه ، ثم هاجم إنجلترا تعود إليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس ، والمديح ينهال عليه فى مجلس العموم البريطانى وفى المراسلات الدبلوماسية ، ثم كل ذلك فجأة . وكان شراء إنجلترا للأسهم مرحلة فى انتهاء الصراع بين الشركة وإنجلترا ، وفى هذا نجاح كبير لدى لسبس . ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والإستراتيجية شيئاً . تلك الحقائق تتمثل فى أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون فى يد إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ؛ بمعنى ذلك الإذعان الفراضى السكامل للاحتلال الانجليزى لمصر .

ولم يكن إفتتاح قناة السويس فى حد ذاته ليضعف فكرة تهديد مصر *neutralizing Egypt* ، وهى السياسة التى إتبعها إنجلترا منذ مطلع القرن التاسع عشر . وهى من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الانجليزى لمصر . وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة : —

- ١ — إزدىاد ضعف الامبراطورية العثمانية .
- ٢ — إزدىاد سياسة النهب المصالح المصرية متجلية فى أصحاب الهديون من كافة الدول .

٣ — إفتتاح قناة السويس — من وجهة نظر بريطانيا — يضعف سياسة التهديد . وكان هذا دافعاً للحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكرى . فكانت قناة السويس ظاهرياً هى أقل العوامل الثلاثة فى تهديد مجريات الأحداث فى مصر فيما بين عامى ١٨٧٥ - ١٨٨٢ . إلا أنه فى واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع ، فكان أقوى من مصالح حملة الاسم والدائنين

## ١٠٤

بالنسبة الثورط البريطاني المتزايد في الشؤون المصرية منذ عام ١٨٧٦ . وهو العام التالي لشراؤها أسهم قناة السويس . لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع الرئيسي للعامل الحاصم وراء الاحتلال الإنجليزي لمصر . وأن حقيقة كون الحكومة البريطانية أكبر مساهم في شركة قناة السويس ، لم يكن له علاقة وارتباط بتلك الحقيقة . وما حدث عام ١٨٨٢ عام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حماية حملة الأسهم البريطانيين ، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية (١) .

وهنا يقبدر إلى الذهن سؤال عن السبب في عدم التعميل بإحتلال إنجلترا لمصر ، وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك ؟

كان دزويل في ذلك الوقت لا يرى في إحتلال مصر وسيلة ناجحة لدرء خطر روسيا عن منطقة الشرق الأدنى . فكان يعتقد أنه إذا أخذ الروس الاستانة ففي استطاعتهم إجتياح سوريا ووصلوا إلى مصب النيل عندئذ لا تكون هناك فائدة من أخذ مصر . وحتى قوات إنجلترا البحرية لا تستطيع تعزيز مركزها في مثل ذلك الموقف ، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجهلون الجغرافيا تماما ، فالاستانة لا مصر ولا قناة السويس هي مفتاح الطريق للهند :

« Constantinople is the key of India and not Egypt and the Suez Canal » (٢)

وهكذا كان دزويل يرى أن إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس في الوقت الحاضر لن يفيد كثيرا بل سيفسد إلى حد كبير علاقات إنجلترا بفرنسا (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(2) Buckle, Op, Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p. 98.

(٣) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٦٢ - ٦٣ .

وكانت الحكومة البريطانية تسمى الى تدعيم نفوذها في مصر سياسياً ومالياً في هذه المرحلة . وأكد لورد دربي بأنه لم يكن هناك شيء يشغله أكثر من إيجاد نفوذ انجليزي في مصر . وانه لم يكن يهم انجلترا سوى حرية المرور لها ولبقية الدول ليس أكثر من ذلك . ولكن خيال دزيرلي لم يكن محدوداً ، ولكنه لم يعبر عن ذلك الا بعبارات غامضة وغير صريحة . ففي الوقت الذي كان دزيرلي نفسه قد قام بقأمين قبضة انجلترا على القناة ، لم يحاول خلال فترة حكمه أن يتعدى مرحلة الادارة الثنائية ، رافضاً كل الاقتراحات الرامية الى حرمان فرنسا من نصيبها . وأن انسحاب فرنسا كان عملاً نابعا منها . فبعد موت دزيرلي رفضت فرنسا المساهمة في العمليات العسكرية التي حطمت ثورة عراقى ، وقد فهم دزيرلى طبيعة الروح التي يجب على رجال السياسة البريطانية أن يوجهوا بها المشكلات المصرية . وهى الروح التي مارسها كرومر بعد ذلك على الوجه الاكمل (١) .

ويؤكد هوسكينز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر روسيا قد تناوله التغيير نتيجة لاحداث ١٨٧٥ - ١٨٧٦ ، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالإهتمام بعد أن كان مهملاً . وترددت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة للبريطانية وحمايتها برا حتى لا تكون تحت رحمة أى حاكم مصرى قد يصبح حليفاً لاعداد انجلترا قبل أن تتخذ احتياطاته واجراءات حماية القناة طريق الهند . فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لافيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وبقوية هذه السيطرة (٢) .

(1) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp 474, 475.



## الباب السابع

الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

وموقف الدول الكبرى

( ١٨٨٢ — ١٨٢٦ )



## الفصل الأول

### التمهيد لإحتلال قناة السويس

#### ومسألة حيادها

— في أعقاب صفقة الاسهم :

- المنافسة الانجليزية الرسمية في مصر .
- سياسة إنجلترا تجاه روسيا والدولة العثمانية ومصر .
- آسيا الصغرى الخط الدفاعي الاول عن قناة السويس .
- إحتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس .
- دزويل يفكر في احتلال مصر عام ١٨٧٩ .

— تطور مسألة حياد قناة السويس :

- قبل افتتاح قناة السويس للملاحة .
- إبان الحرب البروسية — الفرنسية .
- في مؤتمر الحولة الدولي ١٨٧٣ .
- موقف ملاك السفن والتجار الانجليز من حياد القناة .
- حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) .
- دى لمبس وحياد قناة السويس .
- رأى الساسة ورجال القناوين والاقتصاد في مسألة حياد القناة .





سأتم الجميع سواء في داخل إنجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة لنوع من السيطرة البريطانية على مصر . وقد عبّر حزب الأحرار البريطاني عن مخاوفه ، بينما شجعت خطب دزريلى - المتهمة في مجلس العموم - الشعب البريطانى على تأييد وجهة نظره . فقد كان هدف سياسة دزريلى تجاه منطقة الشرق الأوسط هو تحقيق سبق على فرنسا في مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال مصر . والعمل في نفس الوقت على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية . ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر في هذه السياسة التقليدية ، فقناة السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية ، وغيرت من التخطيط السياسى والاستراتيجى البريطانى . فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التى لها السيادة عليها إلى بحرى ملاحى ضيق لاسطان لها عليه . ومن هنا كان عليها حماية وضمان هذا الممر الملاحى الذى لا يستطيع د رجل أوروبا المريض ، أن يضمه طويلا . وأصبح محتماً أن تشغل مصر مكان تركيا و كركز جذب ، في سياسة إنجلترا تجاه الشرق الأوسط . وقد أدت الأحداث السياسية والمالية والثورة العسكرية إلى سرعة السيطرة البريطانية على مصر . ومن العجيب أن يتم الاحتلال على يد حزب الأحرار البريطانى ، الذى عارض الاحتلال .

إنجلترا من بعثة كيف طريقاً يهد لها السبيل للتدخل في شئون مصر . وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضائها إختياراً دقيقاً ، وقد أثارت هذه البعثة ردود فعل قوية في فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة البريطانية على الإدارة المصرية . وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط بعثة كيف وجهود داليوت ، الذى حاول بعد صفقة الأسهم أن يحصل لمؤسسات مالية إنجليزية على امتياز السكك الحديدية والتلفراف وميناء الإسكندرية

والسويس الجمارك . وحاول اسماعيل عبثاً الدفاع عن صفقة الاسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لا تهدف الى شيء آخر، مبدئياً تفضيله التعامل مع البنوك الإنجليزية التي هي على استعداد لاعطائه أحسن الشروط . كما كان اسماعيل يرفض خلع الصيغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية المطالبة على قناة السويس (١).

لهذا نشط التنافس بين النفوذ الانجليزي والنفوذ الفرنسي في مصر وأهتد أثره إلى حاشية اسماعيل وبلاطه ففرق إنقاد للنفوذ الانجليزي وآخر مال للنفوذ الفرنسي (٢) وأراد اسماعيل أن يستغل إزدحام المصالح البريطانية في مصر لمصلحته وذلك بضم النفوذ الفرنسي بالنفوذ الانجليزي (٣) . وسعت الحكومة الفرنسية هي الأخرى بإيفاد بعثة إلى مصر ، فأرست أوتره Outré — قنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة — لتوازن نشاط بعثة كيف لإحباطها من جهة أخرى بالإضافة إلى إعادة النفوذ الفرنسي إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ ، فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها الرغبة في الثأر من إنجلترا للدور الذي لعبته في مسألة قناة السويس (٤) . كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين في مهمة خاصة إلى مصر (٥) ، وباءت بعثة كيف بالفشل ، ورفض اسماعيل مقترحاتها الخاصة بالاشراف على المالية المصرية ، وغادر كيف مصر . ووافق اسماعيل على تعيين دوفرزولسون ،

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٣١ — ٣٢ .

(٢) الرافعي ، مصر اسماعيل ح ٢ ص ٦٨ .

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311,

(٤) احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

(5) Marlowe; the making of Suez Canal. Op. Cit p. 311.

وراجع أيضاً : احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٢ .

Rivers Wilson الإنجليزى، مستشاراً مالياً، وارتزمت الحكومة الفرنسية معارضة مسمى الحكومة الانجليزية، فأوفدت « فيليه » Villet ليعاون اسماعيل على تنظيم مالهاته وليوازن النفوذ الإنجليزى حتى لا تترك لإنجلترا الأفراد بالتدخل فى شئون مصر. لذا نجد فيليه يقدم مشروعا أبدى اسماعيل ميلاً للأخذ به. ههنا نذكر استمات الحكومة الإنجليزية ولوحات لإسماعيل بأنها ستنشر تقرير لجنة كيف ( الخاص بحالة مصر المالية ) . فاحتج اسماعيل على ذلك . وسأل أحد النواب فى البرلمان البريطانى : متى يذشر التقرير ؟ فأعلن دزيرلى فى مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦ : « أن الحديوى هو الذى يمانع فى ذلك بسبب إحساسه بالفوضى الناشئة فى مالهاته المضطربة » . وكان هذا الجواب أشد خطورة من نشر التقرير نفسه ، لأنه ترك للأذهان فرصة تصور الحالة المالية المصرية . وكان من نتيجة هذا التصريح المفرض لوزيرى حدوث تدهور سريع فى قيمة السندات المصرية (١).

وبازدياد الحالة المالية سوءاً استجاب اسماعيل لمطالب الدائنين، وأصدر مرسوماً فى ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء « صندوق الدين » الذى كان أول هيئة رسمية أوربية أنشئت لفرض التدخل الأجنبى فى شئون مصر والسيطرة عليها ، وغلّت سلطة الحكومة المصرية فى شئونها المالية والإدارية . وهو أول اعتماد على استقلال مصر السياسى والمالى . وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة (٢).

(1) Sabry, M Op. Cit. pp. 173 - 4.

وراجع نص تقرير هيئة كيف فى :

Cave to Darby, 23.3. 1876. Parl. P. Egypt 7 (1876).

(٢) الراعى - ع - اسماعيل - ٢ ص ٦٩ - ٧٠ ؛ أحمد عبد الرحيم - المسألة

المصرية ص ٤١ .

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء انجلترا لاسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذى قررته انجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت عادة باسم : « الرقابة الثنائية »  
 The Dual control أو Le Condominium Anglo - Français<sup>(١)</sup>  
 وكان المراقبان الاذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها ، متساويين تماما فى اللقب والرتبة والإختصاص<sup>(٢)</sup> . واهتمت فرنسا بنمو نفوذها فى مصر وتدعيمه . وتابعت مراقبة درجه نمو هذا النفوذ فى ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته بإستمرار بالنفوذ البريطانى ، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها فريسينيه — وزير خارجية فرنسا — إلى دى رنج ( قنصل فرنسا فى مصر ) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا فى مصر<sup>(٣)</sup> . تلك هى حالة مصر الداخلية بعد صفقة الأسهم .

\* \* \*

وإذا انتقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينيات من القرن التاسع عشر وإلى أثرت تأثيرا مباشرا على مصر وقناة السويس ، لوجدنا اتفاقا الثورة فى ممتلكات الامبراطورية العثمانية ( فى البلقان ) . فقد أهلت روسيا الحرب على تركيا فى ٢٤ ابريل ١٨٧٧ . وكانت هذه الحرب أكثر خطورة على قناة السويس من

(١) الرافى ، مصر ! ماعيل - ٢ ص ٧٦ ، احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية

ص ٤٧ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٤٧ .

(3) Freycinet à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. 1ère serie. T. 3.

No. 17 et No. 137.

الحرب السابقة ( الفرنسية - البروسية ) ؛ لأن الأسطول الروسى كان مصدراً خطراً على المضائق التركية ، وبالتالي على موازين القوى البحرية فى شرق حوض البحر المتوسط . بل كان أكثر الأساطيل قرباً من قناة السويس ، وكان من أهداف السياسة الروسية القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضائق والوصول للبحر المتوسط .

لذلك نجد سياسة دزيرلى تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعى أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لافائدة من إحتلال مصر إذا إحتلت روسيا القسطنطينية . لهذا كان يفضل إحتلال القسطنطينية على إحتلال مصر (١)

وبتحقيق إهتمام دزيرلى بقناة السويس عندما أثبتت مسألة الغزو الروسى للقسطنطينية . فقد ذكر لمجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء فى البحر الاسود ، وأنه يريد شيئاً شبيهاً بما لطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الاسود حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة إنجلترا البحرية فى البحر المتوسط . ولكن يبدو أن دزيرلى كان مبالغاً فى تخوفه من الروسيا ، فقد حلق مثلاً سيقتون واطسون (٢) . على مخاوف دزيرلى هذه بقوله : « لو اطلع ( دزيرلى ) على المراسلات السرية بين جوراشانوف — وزير خارجية روسيا — وشوفالوف ، سفير روسيا بلندن — لوجد أن المسألة المصرية لم تحفظ الا بقدر قليل من اهتمامهما » (٣) .

كذلك أبدت اللجنة فكتوريا إتهامات دزيرلى بعدم السماح للروسيا بإحتلال القسطنطينية التى هى مفتاح مصر ، وأنها لو سمحت لروسيا

(1) Seaton - Watson, Op Cit. p. 109.

(٢) - سيتون واطسون ، أستاذ الدراسات العقلية بجامعة لندن .

(3) Ibid, pp. 98 - 93; 192.

بذلك لكان فيه قضاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى .  
وهاجت الملكة جلادستون لاجتماعه المصالح الحيوية للبلاد . وهاجت لورد دربي  
الذي عارض سياسة دزويل وهددت الملكة ( في منتصف يونيو ١٨٧٧ )  
بإحلال لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس - محل دربي في وزارة الخارجية (١)  
وقد دعت الملكة دزويل للضغط على دربي لإظهار سياسة أكثر تشدداً مع روسيا  
فلقد ذكرت في رسالة لها - بتاريخ ٢٧ يونيو - أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر  
وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر ، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية  
فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف للحكومة ومثار مهانة قتال الملكة مما يجعلها  
تفكر جدياً في الاعتزال . واقترحت أن يجمع كل معاونيه وعويديه في كل من  
المجلسين ويعلن أمامهم أن الامبراطورية في خطر وليس المسيحيين فقط ، هناك  
في البلقان ، وعليه إداة هذه الحرب التي يشنها الروس - الذين تعتبرهم الملكة  
أكثر همجية من الأتراك - وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكيتهم ومن ثم فسوف  
يحصل على أغلبية قوية تسانده في كل ما يريد إتخاذ من إجراءات . ويمكن  
عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين . وعامل الوقت هو الفاصل في  
ذلك الأمر . وعليه التصرف بأسرع ما يمكن ، وإلا فسيجد الروس يدقون  
أبواب القسطنطينية ، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد (٢) .

وفي هذه الفترة كان الرأي العام السائد في إنجلترا أن روسيا تسعى للوصول

(1) Ibid. pp. 197 - 8.

(٢) عبد الرحمن علي خليفة : دزويل ، دراسة في الفكر السياسي الإنجليزي أثناء  
القرن ١٩ ، رسالة دكتوراه في فلسفة السياسة غير منشورة ، ومن جامعة الاسكندرية بإشراف  
عبد المنعم نصر (١٩٧٣) ص ٢٦٣ - ٢٦٤ .

## ٤٢٢ -

إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة ، فينذكر ميدلسكوت ، أنه عندما عادت المسألة الشرقية للظهور ( ١٨٧٥ ) لم يكن قد مضى على افتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أشهر . وكان الوقت مبكراً بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية . ولكن في عامي ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ظهرت في إنجلترا دراسات عديدة ملأها الصحف والكتيبات لتسمك بموجبة من الحوافر الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك في نواياها تجاه هاجمة قناة السويس (١) . كذلك كتب د هوسكينز ، أنه قد ظهر في هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديدي داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم في الخليج العربي وجاء في تقرير مقدم لإتحاد شرق الهند في عام ١٨٧٧ : أن المسألة الشرقية بالنسبة لإنجلترا إنما هي مسألة روسية — هندية ، لضمان أمن الهند بأي ثمن ، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر في الطريق للهند (٢) .

وكانت روسيا ترى أن الهند هي بمثابة د عقب آشيل ، بالنسبة لإنجلترا (٣) . وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت في تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة في المنطقة هي بريطانيا . وقد تقوم باحتلال د غاليبولي ، Gallipoli التي تتحكم في مضيق الدردنيل وكريت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا (٤) .

(1) Medlicott, The Congress of Berlin and after. Lond. 1938. pp. 6 - 7.

(2) Hoskins; Op. Cit pp. 436 — 437.

(3) « a Russian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where England is most Vulnerable ». Ibid.

(4) Seaton — Watson, Op. Cit. p. 170.

## ٢٢٤

ولذلك نجد دزيرلي ، الذي خشي تقدم روسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس ، يقترح على مجلس الوزراء ( في ٢١ أبريل ) القيام باحتلال مضائق الدردنيل كضمان مادي ضد روسيا في حالة إحتلالها للقسطنطينية ، إلا أن دربي عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالي المبدئية . كذلك عارض « سولسبري » Salisbury « هذا الإجراء باعتباره أن هذا العمل سيضعف التحالف مع تركيا (١) ، وكان دربي يجهد عملاً مشتركاً ، واستمسر من شافالوف مما إذا كانت روسيا تنوي حصار مصر ، فرد عليه السفير الروسي بأن ذلك « مجرد خيال ، Pure Phantasy » (٢) .

وكان ذلك في أعقاب الشائعات التي إنتشرت في ذلك الوقت بأن روسيا تنوي إدخال مصر في غمار الحرب ، وأنها تنوي محاصرة الشواطئ المصرية بأسطول البحر المتوسط ، أو هي تنوي أخذ أزمينية مفتاح سوريا ، وموريا مفتاح مصر ، ومصر مفتاح أفريقيا (٣) . وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلي لقناة واختباراً عملياً لحياذها .

وإزاء تلك الاخطار المحيطة بالقناة ، إبان الحرب الروسية التركية ، سارع لورد دربي بإرسال مذكرة في ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جورتشاكوف ( وزير خارجية روسيا ) عن طريق سفيره بلندن ( شوفالوف ) يوضح له أهمية النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية . فقد أعلنت

(1) Ibid, pp. 170 — 171.

(2) Ibid. p. 172.

(٣) محمد صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر من ١٢٤٠ .



## خاتمة

الحكومة البريطانية حيادها منذ بداية الحرب ، إلا أن حكومة جلالة الملك أوضحت أنها ترغب في ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات الحربية واتساع نطاق الحرب ، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط الثلاث الآتية :

أولاً : ضرورة بقاء المواصلات بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس ، وأيضاً منطقة الإقتراب من القناة ، مفتوحة ولعدم تعريضها للخطر ، وأن أى إعاقة للملاحة سيعتبر تهديداً للهند ، وضربة خطيرة لتجارة العالم ، وألا يقوم أحد من المتحاربين بمهاجمة أو إحتلال مصر حتى لو كان إحتلالاً مؤقتاً من وجهة النظر الاستراتيجية ، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوروبية في القناة وإن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل .

ثانياً : إن أهمية القسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربية والتجارية ليست في حاجة إلى التأكيد أو البرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية النظر إليها بعدم إهتمام ، ولا تسمح الحكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة التي لها مركزها وأهميتها في أيدي أخرى غير أصحابها . كما ترى الحكومة أن الوضع الحالي للفسفور والدردينيل والذي صدقت عليه دول أوروبا ، إذا تعرض لأي تغيير فسيترتب على ذلك نتائج خطيرة .

ثالثاً : هناك مصالح أخرى أيضاً في الخليج العربي والذي من واجب الحكومة البريطانية حمايتها (١) .

(1) Derby to comte Schouvaloff, Lond., 6. 5. 1877, Bulletin

Décadaire, No. 199, 2. 7. 1877. pp. 2 - 3.

نشرت صحيفة شركة قناة السويس الكامل لخطاب دوتي إلى شوفالوف ، بينما نشرت الوثائق الفرنسية : D. D. F. ملخصاً فقط لهذه المذكرة . راجع :

## ١٧٤

وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية . كما يتضح أيضاً من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التي يجب على الحكومة الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضائق ثم الخليج العربي . وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس .

وقد أثارته هذه المذكرة مخاوف الحكومة الروسية ، فسارع سفير روسيا بإنجلترا ، متأثراً بموقف الحكومة البريطانية ؛ بالسفر إلى سانت بطرسبورج لأنه كان يأمل في تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يعرض على القيصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذي خلفته مذكرة ٦ مايو ١٨٧٧ ولم يضيّع شوقه الوقت وعاد إلى لندن ثانية في ٨ يونيو . ومع مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربي (١) .

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربي بأنه ليس في نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأي شكل من الأشكال ، لأنها تعتبر قناة السويس طريق عالمي مهم لتجارة العالم . ويجب أن يكون بعيداً عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزء من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركي ، وبالتالي فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عندئذ في حالة حرب مع مصر . وفي نفس الوقت فإن الحكومة الروسية لا تسعى المصالح الأوروبية الموجودة في هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه

Duc Decazes à La Flo ( سفير فرنسا بروسيا ) , 21.5.1877, D.D.F. = 1 ère Série. T. ii No. 171.

(1) Seaton - Watson, Op. Cit. p. 192.

الخصوص ، وعلى ذلك فلن تدخل مصر في نطاق عملياتها العسكرية (١) .  
 أما بخصوص الاستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية ، أن  
 ذلك متوقف على تركيا ، وأنه ليس في نية روسيا إحتلال القسطنطينية . ولا يمكن  
 التنبؤ بمستقبل الحرب . أما بالنسبة للمناطق — البالدان والبافور — والتي  
 تشكل مراً حيوياً بين بحرين كبيرين ، يرمي مصالح العالم كله فإنه من مصلحة  
 السلام والتوازن الدولي حسم هذه المسألة عن طريق إتفاق عام على أساس ضمان  
 أكيد ومطمئن .

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة في مضائق إنجلترا في ممتلكاتها  
 بالهند أو في طريق مواصلاتها (٢) .

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزية موقفاً حاسماً إزاء روسيا والدولة العثمانية  
 عندما تولى سولسبري وزارة الخارجية البريطانية (في مارس ١٨٧٨) — بعد  
 استقالة لورد دربي — فكان سولسبري يمتد الدولة العثمانية ويرى أن وجودها  
 كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر . ورأى أن خير حل  
 هو استبعاد الدولة العثمانية من شرق أوروبا وتقسيم ممتلكاتها . وبذلك وضع حداً  
 نهائياً للسياسة الإنجليزية التقييدية نحو الدولة العثمانية . وكان هدف سولسبري  
 هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية بإحتلال مصر وقناة السويس ،

(1) Gortshakoff à Derby, Saint — Petersbourg, 18/30.6. 1877,  
 Bulletin — Décadire. No. 199. p. 2; Cf. Le General Le Flô à  
 Duc Decsesz, St. Petrs. 9.6. 1877. D. D. F. 1e e serie. T. 2.  
 No. 182.

(2) Ibid.

أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطماع الروس خاصة بعد فشل مساعي إنجلترا في تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (إنجلترا وفرنسا وإيطاليا) ، الوقوف أمام النفوذ الروسي من الإمتداد والوصول للبحر المتوسط<sup>(١)</sup>.

وحدد سولسبري سياسته في أربعة مواقف ، منها ضمان حرية وأمن المرور في المضائق وحصول إنجلترا على عطلتين بحريتين مثل ليمنوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولومؤقتاً من أجل التأمير المعنوي<sup>(٢)</sup>. أما بالنسبة لسياسته تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله : « إما أن ن سحب أو نحتكر أو نشارك . فإذا انسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند . وإذا احتكرنا فإن ذلك قد يفضي بنا إلى المخاطرة بالحرب لهذا قررنا المشاركة »<sup>(٣)</sup>.

لهذا إهتم سولسبري بإيجاد تسوية للوقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها في نفس الوقت من العمل منفردة في مصر<sup>(٤)</sup>.

أما لا يارد (Layard) سفير إنجلترا بالإستانة ، فكان يرى أن إمتلاك روسيا

(1) Lowe, C J. Salisbury & the Mediterranean ( 1886 - 1896 )  
pp. 1 - 2:

(2) Seaton - Watson, Op. Cit. pp. 376 - 377.

(3) « You may renounce or monopolize or share .. » Taylor,  
Op. Cit. p. 287.

(4) Deighton, H. S. The Impact of Egypt on Britain,  
A study of public opinion. Holt, Political and Social Change  
Op. Cit. p. 244

للمضائق التركية يخدم نواياها العدوانية تجاه الهند لأنه في استطاعة أسطول روسيا عندئذ الإندفاع في أى لحظة عبر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس (١). وإقترح لا يارد على دزريلى إحتمال إنجالترا لشعبه جزيرة غاليبولى كضمان ماضى يظل في يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسال أسطول إلى القسطنطينية سيجعل روسيا تفكر في الانسحاب (٢). واعتقد لا يارد في أهمية الطريق البرى عبر العراق ، وأنه أهم من قناة السويس التى يمكن لأى سفينة معادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها ، وأن أى جاسوس روسى يمكنه نسف قناة السويس وأن الطريق عبر شمال سوريا قد يصبح يوماً طريقاً برياً عظيماً ، وعلى بريطانيا تأمين السيطرة عليه (٣).

هذا وقد أثار خطر إنهار تركيا بوصول الجيش الروسى لشارف القسطنطينية جوع إنجالترا فصارح دزريلى (في ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البريطانى بالتوجه للقسطنطينية ، واعتمد البرلمان لدزريلى مبلغ ٦ ملايين جنيه . كما وافق مجلس الوزراء البريطانى على دعوة الإحتياط وبعض حكومة الهند بسبعة آلاف جندى مروا عبر قناة السويس إلى جزيرة مالطة. وأعلنت حالة التأهب في القواعد البريطانية في البحر المتوسط. واتجهت الأنظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة في شرقى حوض البحر المتوسط لى تتخذ قواعد للمهمات العسكرية

(١) إختار دزريلى « لا يارد » خلفاً لهنرى البوت سفيرا بالاسفانة - وكان أمين لا يارد في رأى جلادستون لفتة طيبة للآنراك ، راجع :

Seaton - Watson, Op. Cit p. 205.

(2) Ibid : p. 209

(3) Medlicot, Op. Cit. d. 19; Cf, Seaton - Watson, Op. Cit. p. 245.

ضد روسيا في المستقبل والتي يمكن أن تقدم الحماية اللازمة لقناة السويس (١).

وفي هذا الوقت (٢ مارس ١٨٧٨) وقعت معاهدة صلح سان ستافانو بين تركيا وروسيا ، حيث اعترفت فيها تركيا لروسيا بحرية المرور في المضائق وإغلاق البحر الأسود أمام وجه أعداء روسيا وقت الحرب (٢).

وقد أثارت هذه المعاهدة عاصفة في إنجلترا لأنها أعطت روسيا مركزاً قوياً في الشرق الأدنى لا يتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند . وطلبت إنجلترا إعادة النظر في شروط المعاهدة . وتدخل بسمارك لإنقاذ السلام وتم الاتفاق على عقد مؤتمر الدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية (٣).

وكان بسمارك في الفترة السابقة لمؤتمر برلين يبحث سياسة إنجلترا على احتلال مصر ، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوربية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد في المسألة الشرقية وسيلة لاسترضاء الدول الكبرى . فسان من رأيه أن توافق إنجلترا على تفويض النفوذ الروسي في شرقي البلقان واستيلاء روسيا على المضائق التركية ، في نظير إستيلاء إنجلترا على قناة السويس

(1) M. De Moriy (النائب بالأمم الفرنسية بالاستانة) à Waddington, Père., 25. 1. 1878, D. D. F. lère. T. 2, No. 333 et No. 246, 1878 ;

(2) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ .

(٣) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٣ يونيو إلى ١٣ يوليو ١٨٧٨ واجتمع :

محمد صفوت مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ ، Seaton-Watson, Op. Cit. p. 98

ومصر ، وأن تستولي فرنسا على سوريا (١)

ورفض دزيريلي عرض بسمارك لأنه كان يعتقد أن بسمارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر ، إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بسمارك كان صادقاً في عرضه على إنجلترا إبان الفترة من ١٨٧٧ — ١٨٨١ (٢).

كما ساد في هذه الفترة ، داخل إنجلترا نفسها ، الرأي القائل بضرورة احتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس . ففي ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة إنجلترا لأمها تقول : « بأن كل من يحب إنجلترا يتوق إلى هذه الفرصة التي تسمح بوضع أقدام الإنجليز في مصر » (٣).

وفي نفس الوقت يكتب دزيريلي للملكة فيكتوريا يقول لها « إن الباب العالي يميل لبيع سيادته على مصر » (٤).  
وإكن دزيريلي ظل متمسكاً بفكرته القديمة بتفضيل الإستيلاء على آية المصري بدلاً من مصر .

(1) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا في لندن) à Duc Decazes., Lond. 26. 1 1877. D D. F. lre. Serie. T. 2, No. 138.

(٢) بالنسبة لشكوك دزيريلي في نوايا ألمانيا إزاء المسألة المصرية . أنظر كل من :  
Seaton - Watson. pp. 97 - 8 وكذلك بحث محمد صفوت في مجلة كلية آداب الإسكندرية - مجلد عام ١٩٤٨ عن « موقف ألمانيا إزاء الاحتلال الإنجليزي لمصر »  
مخالفاً لوجهات نظر سيبتون واطسون .

(3) Seaton - Watson, p. 225,

(4) Ibid,

وعلى أي حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) في تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط إستراتيجية أو ذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت عينها من قبل على كثير من المواقع الإستراتيجية في شرق البحر المتوسط والتي يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا في المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فإمثلة خيال دزويل (في الفترة من فبراير إلى مارس) بالمشاريع ، فقد وجد بعد الدراسة أن ما لعله غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر ، ثم غير رأيه إلى الحصول على بعض المحطات الأرضية تتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوروبا مع الشرق بعيدة عن ظلال التدخل الروسي القائم ولم يعترض على ذلك سوى لورد دزويل ، الذي كان على وشك الاستقالة ، وقد سمع شوفالوف سفير روسيا في لندن شائعات في ٢٧ فبراير تقول : أن إنجلترا تدوى احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene<sup>(١)</sup>.

أما لإقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر وترتب له مع الكولونيل دهوم، Home<sup>(٢)</sup> ، بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الإستراتيجية في حوض البحر

(1) D'Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D. D. F. 1ère serie.

T. 2 No. 283.

فهم داركورت - سفير فرنسا بلندن - من حديثه مع دزويل أن الأخير سيبتاع بعض الاجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء على مركز لبريطانيا في البحر المتوسط ، وقد يكون جزيرة ميتلين ( تقع بالبحر الإيوني قريبة من المضائق ) .

(٢) أحد الضباط الإنجليز الذين كانت قد بعثت بهم الحكومة من قبل لدراسة الدفاع عن القسطنطينية، وقدم دراسة عن المواقع الاستراتيجية للشرق حوض البحر المتوسط =



تخصيصها واستخدامها كمقاعد بحرية عسكرية وتجانزية كما تستخدم هذه الجزيرة قوة انجلترا وتكفى لحماية الخط الحديدى المقترح وكذلك حماية قناة السويس (١) .  
ويذكر ميدلكتوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء البريطانى ، قد أثرت بلا شك على القرار الميزد لإحتلال قبرص الذى تم التوصل اليه فى الفترة فيما بين ١٨ ابريل و ١٠ مايو ١٨٧٨ . وكان مجلس الوزراء فى نفس الوقت يرغب فى تجنب المشاكل مع فرنسا فى حالة استيلائه على سواحل سوريا (٢) .

وكان دزيريل قد اتخذ قراره بإحتلال جزيرة قبرص ، عندما إنهارت القوات التركية أمام الهجوم الروسى ، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا الصغرى وسوريا (٣) .

هذا وقد بعث سولسبورى إلى ولايارد ، - سفير انجلترا بالإستانة - فى ١٠ و ٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على إحتلال انجلترا قبرص . وتمت الضغوط وتخويف السلطان بأن الإستانة مآ لها إلى السقوط فى أيدي الروس ، وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى ، وأن انجلترا ستوقف جهودها الخاصة بإعطاء الإمبراطورية العثمانية . عندئذ لم يجد ولايارد صعوبة فى توقيع السلطان على الإتفاقية فى ٤ يونيو ١٨٧٨ (٤) ، وبعث دزيريل يهنئ الملكة

(1) Ibid.

(2) Medlicott, Op. Cit. p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit. p. 412.

( ) اعتمد مجلس الوزراء البريطانى على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 442.

(4) Medlicott, Op. Cit. pp. 21, 29.

بالتصديق على معاهدة قبرص ، كذلك هنا الملك ايوبولد الملكة فكتوريا على الانتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأتى على جهود بيكونزفيلد (١) .

وتم احتلال جزيرة قبرص في ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فكتوريا تعيين الجنرال جانت واسلى « Garrent Wolseley » مبعوثاً طالياً وقائداً على جزيرة قبرص (٢) .

ولا يغيب عن بالنا أن « جانت واسلى » هذا سيكون بعد أربع سنوات قائداً للفرقة العسكرية العاشمة لإحتلال مصر وقتنا السويس ١٨٨٢ . وهكذا يتضح لنا أن نجاح دزيلي قبل إنقضاء مؤتمر برلين في تأكيد السيادة البحرية البريطانية على شرق حوض البحر المتوسط . فقد إنفق سراً مع روسيا لإلغاء باغرايا الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط . ثم حصل بعد ذلك على قبرص من الباب العالي ذات الموقع الإستراتيجي الذي يشرف على قناة السويس . وعندئذ ذهب دزيلي مطمئن البال إلى مؤتمر برلين ( ١٨٧٨ ) بإبعاد خطر الأسطول الروسي عن طريق الهند البحري والبري .

وبوزت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من إحتلالها وذلك حينما تفاقمت

== بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها . راجع الكتاب الهام من تاريخ الجزيرة :

— Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (1571 - 1878).

London. 1921. pp. 259 - 269

(1) Buckle, Op. Cit. Vol. 6. p 344.

(2) Ibid. pp. 269 - 270.

(1) Waddington à M. Dufaure, Chargé par interim, du Ministère des affaire étrangères, Berlin. 8.7.1878, D. D. F. 1ère série, T. 2. No 325.

الأحداث في مصر نتيجة للتدخل الأجنبي في شئوننا ، فبدأت طلائع الثورة المصرية والحركة الوطنية في مطلع عام ١٨٧٩ بثورة الضباط المصريين في ١٨ فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا (١) .

وكانت لهذه الأحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على إنجلترا . فقد أحس بالخطر من جراء هذه الثورة التي قد تؤدي إلى سيطرة الشعب المصري على أمور الحكم ، ومعنى ذلك قيام دولة قوية في مصر ، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها في المنطقة وأحس دزيلي بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبعث بخطاب إلى لادي برادفورد في ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقول فيه : « جرت بعض المشاكل في مصر وقد بعثت كل من إنجلترا وفرنسا بسفينة والتي آمل أن تحفظ النظام . ولقد تأكد الآن أهمية قبرص . وإذا لم تجر الأمور على ما يرام ، فإنه في إمكاننا خلال ٢٤ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هذه الجزيرة ( قبرص ) إلى الإسكندرية على سفن حكومية . وعندئذ يصبح إحتلال مصر أكثر سهولة كما لو كنا نقوم بإزالة جنودنا على سواحل أيرلندا » (٢) .

وفي نفس الوقت بعث دزيلي برسالة إلى الملكة فيكتوريا يطلب فيها ضرورة التجهيز لإحتلال مصر عسكريا (٣) . وعلى ما يبدو فإن حديث مجلس الوزراء البريطاني قد دار حول دراسة موضوع الإحتلال العسكري لمصر ، ونال موافقة

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٧٥ - ٧٦ ، سامي شـ.زير - الصحافة المصرية وموقفها من الإحتلال الإنجليزي - دار الكاتب العربي . القاهرة ١٩٦٨ ص ٢٣ - ٣٠ ، محمد صفوت - الإحتلال الإنجليزي لمصر - ص ٢٤ .

(2) Disraéli à Lady Bradford, 21.2 1879, Lettres Intimes.; Op. Cit. p. 264,

(3) Marlowe, J. Cromer in Egypt, Op. Cit. p. 40.

## - ٤٣٧ -

أغلبية الأعضاء. ويتضح ذلك من خطاب دزيريلي الذي بعث به إلى صديقه  
 د لادي برادفورد ، في أول إبريل ١٧٨٩ حيث قال : « من الواضح أن معرفتنا  
 القادمة ستكون بحجة ، الإحتلال المشترك بين إنجلترا وفرنسا لمصر في آن  
 واحد ، وربما لا يقع هذا الإحتلال ، ولكن في كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون  
 دائماً من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية ، (١) » .

ولقد أوضحت أوراق سولسبري الخاصة في ١٨ إبريل ١٨٧٩ ، أن هناك أخباراً  
 بتجهيز عبارة فرنسية في ميناء بريست ، لذلك حذر سفير إنجلترا بباريس  
 ( لورد ليونز ) ، فرنسا بأن اتجاهاتها ومشاعرها حكومة وشعباً قد تحولت في  
 السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يعين لها في مصر طالما  
 أخذوا في اعتبارهم مصالح « حملة السفنات الفرنسية » ، (٢) .

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن إنجلترا قد  
 وضعت الخطط في أجندتها ، وبدأت تفكر جدياً في الإحتلال العسكري لمصر  
 بعد أحداث فبراير ١٨٧٩ . وكان دزيريلي وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة  
 إحتلال مصر — كما رأينا من قبل — ولكن الوضع تغير . فدزيريلي عاجله  
 المنية ( ١٨٨١ ) قبل أن يحقق حلمه ، وكان قد خرج من الحكم في ١٨٨٠ ، ولكن  
 خططه نفذت من بعده جلادستون ، الذي كان على عكس دزيريلي ضد فكرة  
 الإحتلال . ولكن التيارات السياسية والمصالح الاقتصادية والإستراتيجية  
 البريطانية آنذاك كانت فوق كل اعتبار فانساق جلادستون إلى إحتلال مصر ،  
 ضارباً بمبادئه السياسية عرض الحائط .

\* \* \*

(1) Disraeli à lady Bradford, 1. 4. 1879; Lettres intimes, Op. Cit. p. 265.

(2) Holt, M., Op Cit, p. 244,

لنتقل بعد ذلك لدراسة جانب هام وهو تطور مسألة حياد قناة السويس وموقف بريطانيا من هذا الحياد . فهمى لم تأل جهداً في دراسة المركز الدولى لمصر وقناة السويس قبل الإقدام على الاحتلال .  
فعارضت - كما سنرى - مسألة حياد قناة السويس لأن ذلك يتعارض مع إجماعها وتخطيطها لإحتلال القناة .

كانت مسألة حياد قناة السويس مشار بهت ودراسة رجال الفكر والساسة على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس . ففي عام ١٨٣٨ اقترح مترنيخ على محمد على فكرة حياد القناة ، فلم يقبلها محمد على . وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترنيخ أيضاً أن تتضمن معاهدة لندن ( ١٣ يوليو ١٨٤١ ) ، والتي ضمنّت حياد البصرة والمدريد ، نصاً لضم حياد القناة مستقبلاً ، إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة انجلترا لها (١) .

وبصدور عقد الإمتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ جاء فى المادة ١٤ منه :  
و نعلن رسمياً بإسمنا وبإسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة ( بور سعيد ) والمرافى التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرًا محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص والجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الإمتياز فيما يتعلق بإستخدام القناة وملحقاتها بشرط إقرار الباب العالى لما تقدم (٢) .

(1) Halberg, Op. Cit: p. 278.

(٢) بطرس بطرس غالى وبوسلف شلالة - قناة السويس وشركاتها (١٨٥٤-١٩٥٧) ، الاسكندرية - مطابع البصير بدون تاوينخ ص ٦ - وراجع أيضاً عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتغيرات السياسية : ص ١٠٠ من ١٩١ .

## ٤٣٩ - ح

والمنع المستفاد من حييدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور في وقت السلم والحرب على السواء . وقد قيل في تبرير هذا المنع أن الفكرة السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور في القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها . فلم تعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لآمن قريب وآمن بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالاته كما أن هذه المادة وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة في القناة أو حرية المرور بها . وهناك فارق كبير بين عبارة ممر محايد ، وعبارتي : « حرية الملاحة وحرية المرور » ، فحييدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التي تحمل قوات مسلحة عبر القناة ، بينما المرور أو حرية الملاحة في القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة . وقد تذهبت الدول إلى هذه المسألة في إتفاقية الإستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذي جاء في عقد الإحياز الثاني رغبة منها في ضمان حرية المرور في القناة فوصفت القناة بأنه ممر حر : « Passage Libre » ، واختفت العبارة التي وردت في العقد وهي « ممر محايد » (١) .

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القناة لأن حيادها يجب أن تقرره وتضمنه نصوص إتفاقية دولية فانتزعت دى لسيبس فرصة إنعقاد المؤتمر الدولي بباريس في المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ أبريل ١٨٥٦ ، والذي كان مشغولا بوضع شروط الصلح عقب حرب القرم ، وطلب دى لسيبس من النمسا بإعتبارها دولة محايدة بين إنجلترا وفرنسا فيما يخص بقناة السويس ، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون في صلب معاهدة السلام التي يوضعها مؤتمر باريس :-

١ - تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

(١) عهد اليزبث الشناوى - المرجع السابق ص ١٩١ - ١٩٢

## ١٠٠ -

٢ - لا يجوز مطلقاً القبض على أى سفينة داخل القناة ،  
٣ - لا يجوز مرابطة قوة أجنبية على شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية (١) .

وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا ، كلارندون Clarendon ، وتهديده بالإسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا . فأثروا عدم تعريض المؤتمر لمزات قد تعصف به ، وإنقض مؤتمر باريس دون أن تعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس (٢) .

وفي نفس السنة اقترح مترنيخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولي يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم اتفاقية دواية دائمة لضمان حياد القناة تجنباً للصعوبات والمشاكل التي قد تنشأ مستقبلاً (٣) . كذلك يعيد دى ليهيس السكره في ٣ مارس ١٨٦٤ ، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا ( Drouyn de Lhuys ) وضع فيها مبادئ أولية لمعاهدة دواية تختلف قليلاً عما سبق إقراره بمناسبة مؤتمر باريس الدولي ١٨٥٦ (٤) .

وبإفتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعاً ملحاً وعلى جانب كبير من الأهمية ، وهذا ما تعرض له المؤتمر التجاري الدولي فجاءت المادة الثانية

(1) De Lesseps, Lettres Journal, et Documents, T. i, p. 353.

(2) Hallberg, Op. Cit. pp. 149, 279., cf, El - Hefnaoui, M., Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez. p: 148.

(3) Ahmed Moussa, Essai sur Le Canal de Suez, Paris 1935. pp. 45 - 6.

(٤) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقانون ، ٢٣ ،

## ١١١ -

مخصص على إعترااف الدول بهذا الحياد (١) . وظلت مشكلة تحديد المركز الدولي للقناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالسطةطينية تضمن حرية المرور في القناة .

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة في القانون الدولي . العام لم يكن للعالم سابق عهد قبل حفر القناة بالقنوات الصناعية . وإتجه الشراح القانونيين إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب . ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها وكان أولها القرار الذي أوصى به المؤتمر التجاري الدولي ، المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنأدى بحيااد قناة السويس وأن تلتزم الدول بإحترام هذا الحياد (٢) .

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطاني ( El-Phinstone ) يطلب بعد أشهر قليلة من إفتتاح قناة السويس ( أغسطس ١٨٧٠ ) بحيااد قناة السويس . ورد وزير البحرية البريطانية ( M Childers ) على العضو بقوله : إن المجلس يستطيع الإلحتمان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقاً لما تمليه عليها المصالح البريطانية (٣) . وهذا التحفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حيااد القناة لأمر يبتته في نفسها عند أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه . فعملت على إستخدام شتى الحيل والمسائل لمصلحتها في السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية .

(1) Halderg, Op. Cit. p 280 - 1, Douin, Op. Cit, p. 495.

(٢) أنظر ص ٤٣ - ٤٦ .

(3) Voisin - Bey., Op. Cit. T. III. pp. 159-160



## - ٤٤ -

وقد نلبي دى لسبب لذلك فنأدى بحيااد القناة وحرية الملاحة فيها فى إتفاق دولى،  
 حفاظاً على المصالح الفرنسية ويدفع فيها خطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أى نص  
 من مسئول بريطانى واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حيااد القناة. ذلك  
 لأن الحيااد لو تقرر فى إتفاق دولى قبل إحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لتوددت  
 إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر، ولوجدت الدول الموقعة  
 على هذه المعاهدة تقف عثرة فى طريقها. وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا  
 المبيتة للاعتداء على مصر وإحتلال قناة السويس. ولهذا عارضت فكرة حيااد  
 القناة (١).

وإبان الحرب الفرنسية — البروسية (١٨٧٠) (٢) وقفت مصر وتركيا على  
 الحيااد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون إستثناء  
 وإعتبرت تلك الحادثة سابقة من شأنها إستمرار فتح القناة لسفن المتحاربين مادامت  
 تركيا ومصر تقفان على الحيااد، وما دامت سفن الطرفين المتحاربين ترحى حرية  
 القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة، ومن الحوادث الجديدة بالذكر  
 آنذاك تقابل سفينتان متعاديتان — أثناء تلك الحرب فى ١٥ أغسطس ١٨٧٠ —  
 إحداها ألمانية والأخرى فرنسية، فى بحيرة النمساخ. وكان ذلك فى يوم عيد  
 الإمبراطور وأهلها كان من السفينة الفرنسية إلا أن أطلقت صفارة تنحية للسفينة  
 الألمانية. وردت عليها السفينة الألمانية بتنحية أحسن منها (٣).

---

(١) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains posés par  
 le canal de suéz. Paris 1951. p. 149.

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(٣) El Hefnaoui, Op. Cit. p. 150.

## ٤٢ -

وكان إحتمال مرور سفن مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والإستانة وباريس ، وكانت حكومة الباب العالي قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئياً بإعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور قناة السويس . وعارضت فرنسا هذا الرأي ، ولكن هذا الإشكال النظري لم يقع عملياً (١) .

وعندما أنعت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بسمارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٢ مارس ١٨٧١) (٢)، عندئذ أثارَت الصحافة والرأي العام الأوروبي مسألة حياد قناة السويس . فذكرت صحيفة التيمز The Times في عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١ : . . . أنه إذا كانت روسيا قد أمنت البحر الأسود ضد أي دولة أجنبية معادية ، فإن إنجلترا هي الأخرى لها الحق في ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند وإستراليا عبر قناة السويس ضد أي دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها ، (٣) .

كذلك أورد (فوازان بك) نص المذكرة التي بعث بها لورد جرانفيل في ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثلة في الإستانة جاء فيها : « لإنجلترا المصلحة الكبرى في بقاء قناة السويس مفتوحة للسلاحة للجميع ، في الوقت الذي ترغب فيه روسيا أن يصبح الدردنيل — بوابة البحر الأسود — مغلقاً أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بالأتق القناة ، ولهذا تهتم بريطانيا بإنتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولي بالمحافظة على حرية الملاحة في القناة

(١) عبد الله رشوان - المركز الدولي للقناة ص ٣٩ .

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) Voisin Bay, Op. Cit. T 3, pp. 161 - 163.

## ١٠٠

في وقت السلم والحرب، (١).

وكذلك عندما اجتمع المؤتمر الدول للعمولة بالاستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة باسباح للسفن الحربية بالمرور في القناة. وأدعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوروبا بأكملها. ولم تنعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا في حالة حرب، فكانت إنجلترا تحاول تلافى تقرير مبدأ حرية الملاحة للجميع (٢).

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية في السبعينات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار في إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس، فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية في إنجلترا Association of Chambers of commerce مسألة قناة السويس، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا في ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيه على اتخاذ اجراءات حياد قناة السويس بوضع ادارتها في يد لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى (A joint Commission of European Powers)، أو أي شكل آخر تراه حكومة إنجلترا (٣). إلا أن الكولونيل ستوكس — العضو البريطاني في مجلس إدارة الشركة — عارض هذه الفكرة نظراً لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة؛ خصوصاً وأن الباب العالي سوف يفض السماح للتدخل الاجنبي

(1) Ibid. pp 168 - 169.

(2) Hallberg; Op. Cit. Footnote p. 281; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(3) Lloyd, Sampson (رئيس اتحاد الغرف التجارية) to Derby; 12, 12, 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

فى هذا الجزء الهام فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى معارضة  
الحدوي نفسه لنفس السبب . وأيضاً حملة أسهم قناة السويس سيعارضون هذا  
الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم ، وهى التى ضمنمتها نصوص  
عقد الامتياز لسنوات .

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية « يمر محاييد ، منذ  
إفتتاحها ، لكل السفن التجارية ، وقد أحترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية  
للروسية بدون تدخل من حكومة المالكه رسمياً لضمان الحياد . أما إذا تخضعت  
إدارة القناة للدول الأوروبية تحت شروط معينة لضمان حيادها ، فإنه من المحتمل  
منع السفن الحربية من المرور فى القناة . وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة  
المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا (١) . ويستطرد « ستوكس » ، فى تقريره  
بقوله : « وطالما لنا السيادة البحرية ، فإنه بدون تعقيدات حياد القناة بالماهدات ،  
فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تمر بها من بحر الى آخر وفى  
اللحظة التى نفتقد فيها هذه السيادة فإن الأخطار التى ستواجه سفننا التجارية  
ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة » (٢) .

كذلك تصبح معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس ، فى حديث وزير  
الخزانة لمجلس العموم البريطانى ، إبان الحرب الروسية — التركية فى جلسة ٣  
مايو ١٨٧٧ . فشرح للمجلس معنى كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم  
عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب . وأن بريطانيا

(1) Colonel Stokes to Derby, Ghatsham. 26, 12, 1876. Parl.  
P. Egypt 14 (1876). No. 53.

(2) Ibid.

لا توافق إطلافاً على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عبر قناة السويس ، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً في اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة في قناة السويس (١) .

وفي مجلس اللوردات رد لورد دربي على سؤال أحد الأعضاء في مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ عن مسألة حياد القناة بأنه لا توجد إتفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة . وأن فرمان الإمتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام ( à toujours ) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسي كمنح محايد للسفن التجارية . وأضاف دربي بأنه علاوة على ذلك فإن فرمان ليست له صفة الإتفاقات الدولية . ثم شرح دربي معنى كلمة الحياد — حسبما وردت في الوثائق الدولية من وجهة نظره — بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء ، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة . وعلى هذا رأى دربي أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القناة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية . وأن هذا واجبتنا الذى يجب ألا نهمله (٢) .

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية — التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانئ المصرية إلى ميدان القتال . وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم

(1) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(2) « . . . . II n'existe aucune garantie de la neutralité du Canal par les puissances maritimes » Ibid. pp. 1 - 2.

القناة في العماليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية . (١) وفي هذا الوقت تعرض الخديوى اسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام في مصر « دى فلنكس » الذى حذره من احتمال قيام روسيا بهجوم مصر وضرب الموانئ المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية . وخاف اسماعيل خصوصاً بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور اسطول روسى فى البحر الاحمر، وضربه للموانئ المصرية الواقعة على هذا البحر (٢) .

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الاتفايم المعادية لروسيا . واتى بحق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيا لها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب . ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولى . أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها فى منطقة القناة كجزء من أقاليمها . واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور، خاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالى فى حربه مع روسيا — كما ذكرت — واشتد الخوف أيضاً من أن تستخر تركيا قناة السويس لخدمة أغراضها الحربية (٣) .

وفى نفس الوقت عمل الخديوى من جانبه على حماية قناة السويس فى حدود

(1) Hallberg; Op. Cit. pp. 281 - 282.

وراجع : عبد الرحمن زكى ، أهم إرقيات النجيدات العسكرية المصرية لمساواة الدولة العثمانية إبان الحرب الروسية - التركية ١٨٧٧ - ١٨٧٨ مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الثالث - العدد الأول - مايو ١٩٥٠ من ١٠٣ - ١٨٣ .

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية من ٤٥ .

(3) El-Hefnaoui - Op. Cit. p. 151., Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suéz. Paris 1935 p. 107.

إمكانياته الحربية ، فبث الاتهام في مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها . كما أرسل عراقتين مدرعتين من الاسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الاتهام . كما أعد قوة حربية للسهر على حراسة القناة وحمايتها تحت اشراف ضباط بريطانيين ، وذلك ارضاء للحكومة الانجليزية . وكان اسماعيل قد حاول قبل ذلك اقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة ، إبان الفترة التي ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالي (١٨٦٩ - ١٨٧٠) ولكن الباب العالي طارض ذلك ، فأضطر الخديوى إلى عدم أتمامها (١) .

وفي أواخر ابريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطاني في ميناء بورسعيد ، فأثار بذلك مخاوف كل من اسماعيل و دى ميشيل ، — قنصل فرنسا العام في مصر — وكثرت الشائعات عن احتمال احتلال إنجلترا لمصر . وزادت مخاوف ودوق هيكاز ، وزير خارجية فرنسا — على الرغم من تأكيدات دربي المتكررة له بأن إنجلترا لا تفكر في احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها ، وأن الإجراء الذى قام به الاسطول البريطانى لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح إنجلترا في الهند . ورغم ذلك فان رأى العام البريطانى كان متحمساً لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين (٢) .

أما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية ، فقد طلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة ، وتغلق في وجه كل سفينة مادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانئ المصرية والملاحة بنفس

(١) محمد محمود السروجى ، مصر والمسألة الشرقية في النصف الأول من القرن ١٩

اسكندرية ١٩٦٦ — ص ٢١٠ نقلا عن وثائق هابدين (محفظة ٢٨٥ هابدين تركى)

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ — ٤٧

المعاملة التي تلقاها في سائر موانئ الإمبراطورية العثمانية بإعتبارها سفينة  
معدية (١) .

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تنفيذ الإجراءات التي تعطل  
مرور المراكب، ونهت إلى ضرورة مراعاة احكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .  
فأوضح السلطان وجهة نظره في هذه المادة بأن امتياز عام ١٨٥٦ إنما يكمله  
ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦ ، وأن هذه المادة نصا وروحا لا تؤدي للقول بتقرير  
حياد القناة ولا ترمى الى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة  
الثامة وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقوقها الكاملة في القبض على السفن الروسية التي  
تدخل منطقة القناة والموانئ المصرية (٢) .

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة  
المراكب . وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها،  
وأخطر ممثلى الدول فى ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالي قد قرر أن تظل القناة  
مفتوحة للسفن المجيدة ومغلقة تماما فى وجه السفن الروسية طوال مدة الحرب (٣)  
وكان مركز الخديوى دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف انجلترا ومواد الإمتياز  
الصادرة عام ١٨٦٦ (٤) .

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون وقيل اجتمع فى نفس السنة

( ١ ) عبد الله رشوان - المركز الدولى للقناة ص ٤١

(٢) المصدر السابق نفس الصفحة

(٣) المصدر السابق - ص ٤١ - ٤٢

(٤) المصدر السابق - ص ٤٢



(١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولي للقناة أبان الحرب وأصدر توصياته الآتية:  
و تمنى لصالح ملاحمة الشعوب كلها أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس،  
فى حالة الحرب ، بمول عن المدوان ، (١).

هذا وقد إتميز دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها ،  
فسافر الى إنجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين  
فى الحكومة الانجليزية فتقابل مع اللورد دربى وشرح له المخاوف التى انمايت حمة  
الأسهم من جراء تفاقم المسألة الشرقية والاختطار المترتبة على ذلك مثل اعساقه  
الملاحمة فى قناة السويس ، وكان هدف رحلة دى لسبس الى لندن هو التوصل  
الى اتفاق مع حكومتها للمحافظة على الترتيبات العامة لحرية الملاحة فى القناة مثلاً  
كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩ (٢) . فقدم دى لسبس مذكرة الى دربى جاء فيها: وعندما  
أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة  
السويس للسفن الحربية، فان ذلك جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات  
الأخرى الموافقة على هذا الموضوع باعتبارى رئيساً للشركة والى تشترك  
فيها إنجلترا كذلك — وبناء على ذلك أضع أمام لورد دربى مشروعاً يعبر  
ببساطة عن أفكارى الشخصية، والى اعتقد أن دوق ديكان قد وافق عليها وأيدها  
بعد مباحثاتى معه أمس، (٣) . ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لإتفاقية دولية  
لمرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقتضى ضمان الحكومات لحرية الملاحة

(1) El Hefnaoui M., Op. Cit. p. 152.

(2) Bulletin Décadaire No. 197, 12. 6. 1877.

(3) Darby to Lyons. 16. 5. 1877. Parl. P. Egypt 1 (1877).

Inclsure. in No. 1.

للسفن التجارية. أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات الحامية في منها من إنزال  
أى قواته أو مواد حربية على الأراضى المصرية (١).

إلا أن لورد دربي عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها ستواجه  
كثيراً من الاعتراضات : « Open to too many objections » . وأرسل  
دربي الى « ليونز » ، بيساريس ، بنفاصيل لاجتماعه بدى لميس وأرفق برسالته  
مشروع دى لميس الخاص بحياد قناة السويس ، وطلب منه إخطار دى لميس  
بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من روسيا وتركيا ومصر بأن القناة  
لوتعرضت. لأضرار ، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف  
تتبنى بلاشك نفس الموقف البريطانى (٢).

يتضح من هذا محاولة لورد دربي طمأنة دى لميس وصرف نظره عن مسألة حياد  
القناة .

هذا وقد نادى بعض علماء القانون بإقتراح حل وسط يوفق بين مصالح  
الجميع ، وهو إعلان « الجهاد الدائم لمصر » ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن  
ينظم هذا الحياد بمقتضى إنفاق دولى حتى لا يترك أمرها لإحتكار دولة أو دولتين  
وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى إعتداء . وأن  
حياد مصر يستلزم إستقلالها التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة  
السيادة عليها وتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية  
تدخل مصر والقناة في نطاقها حتماً ويسوغ للدول المعادية مهاجمتها (٣).

(1) Derby to Lyons, Op. Cit. Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid No. 1.

(2) Ibid.

(٣) عبد الله رشوان - المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣١ - ٣٢

بينما لا ترحب البعض لإنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها والمسافة معينة من جانبيها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه ، وتقدم عهداً كبلجيكا ، بعدم الإلتجاء لأعمال الحرب إلا في حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالإمتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين بشرط ألا تعرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة ، وتكمل بحفظ الطريق المائي في حالة جيدة ، ويصرح لها بحماية رسوم يتفق عليها . وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتحتها مفتوحة لمرور جميع السفن في كل الأوقات (١) .

ولقد هاجم دليفانج بارنج ، (لورد كرومر) مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه مصر الحديثة . فيذكر أن الساسة اعتقدوا في وقت ما أن حل المسألة المصرية يمكن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرقى . ويشتد كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلاً لمشكلة القاطعة المحتملة قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر ، في حالة قيام أحدهما بإحتلال مصر . وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلجيكا ، يرى كرومر اختلاف الموقف ، فبلجيكا بلد متمدن يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بنفسه (٢) . وهو بذلك إنما يبرر إحتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من الفوضى .

ولقد عتب أحد الإقتصاديين الفرنسيين M. Leroy-Beaulieu في مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوندي ، هو أن قناة السويس ليست فقط

(١) المرجع السابق ص ٣٢

(2) C omer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. pp. 382 - 3.

طريقاً بحرياً تجارياً وإلماهى أيضاً وبمنفس الدرجة طريقاً عسكرياً *Voie militaire* ليس فقط للدولة واحدة وإنما لجميع أثمان دول ، وأن السفينة الحربية الفرنسية والانجليزية لا تهتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوندي ، هلى عكس قناة السويس التى تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار لان قناة السويس تربط أوروبا بمستعمراتها فى آسيا وجزر المحيط . كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون بالقناة (١)

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربى يجعل الدول بأن التحييد الخالص والبسيط ( *La neutralisation pure et simple* ) — سواء فى زمن السلم أو الحرب — مستحيل تماماً . وعلى هذا فإن الإتفاقيات الوحيدة للقناة هى التى تتعلق بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائى مفتوح على الدوام ولكل السفن الحربية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيفنى بالطبع عن مسألة إحتلال دائم للقناة .

وأكد قوله بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القناة ، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس ، عندما يتأكدوا من إجماع الدول على حمايتها . ثم هاجم الكاتب فكرة لإدارة القناة بمعرفة مندوبى الدول المعنية بأمرها (٢) .

وإبان أحداث الثورة العراقية ١٨٨٢ سارع دى لسيبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تمس بحرية الملاحة بالقناة بشفينة حربية إلى بورسعيد المراقبة ، مؤكداً بأن حياد القناة قد أحترم فى عام ١٨٧٧ إبان الحرب الروسية - التركية . (٣)

(1) Voisin - Bey, Op. Cit. T. 3. pp. 191 - 192.

(2) Ibid.

(3) Delesséps to Lyons, 10.7.1882. Parl. Pap Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

## — ٤٥ —

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر — كما يذكر كرومر — لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام دول أوروبا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدوائية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ (اتفاقية القسطنطينية) ، وفي هذه الاتفاقية أضيفت كلمة « حياد القناة » بكلمة « حرية الملاحة في قناة السويس » (١).

---

(1) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. p. 382;

## الفصل الثاني

### قناة السويس والموقف الدولي

#### قبل الاحتلال

( ١٨٨١ - ١٨٨٢ )

- النشاط الدبلوماسي البريطاني لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر .
  - تعارض الأحداث السياسية في مصر والتدخل الأوربي .
  - المظاهرة البحرية الانجليزية وحداها .
- قناة السويس في مؤتمر الاستانة ( ٢٣ يونيو - ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) .
  - أهداف بريطانيا في مؤتمر الاستانة .
  - مشاريع حماية قناة السويس .
  - موقف الدول الأوربية في مؤتمر الاستانة من هذه المشاريع .
  - لإنهاء المؤتمر ونجاح أهداف الدبلوماسية البريطانية .



## ٤٥٧

بأنت قبة النفوذ الأجنبي في مصر بعزل الخديوى اسماعيل (١) فازدادت الحالة الداخلية في مصر سوءاً ، مما أدى إلى تفشى السخط والقلق لدى الشعب والجيش المصرى .

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ — التى مدد فيها هراى الخديوى — أولى بشائر الثورة على النفوذ الأجنبي في مصر (٢) .

فسارعت إنجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الأحداث للشاور فيما بينهما للتدخل في مصر .

وكان جامبetta Gambetta (٣) يؤمن بسياسة التماون الفرنسى — الإنجليزى في مصر إلى أقصى الحدود (٤) . وأيد فكرة التدخل العاجل في مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية . فاقترح على إنجلترا أن تقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوى توفيق مؤكدين له عطفهما وتأيدهما له ، وحشيه في نفس الوقت على تقديم وتأكيده سلطته (٥) . ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل في حالة الضرورة وأخبره بأنه

(١) بالنسبة لزل اسماعيل، راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى - المجلد الثانى أرقام ٤٣١ ، ٤٣٤ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ .

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ ونتائجها راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى المجلد الرابع .

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك ، تولى الحكم في ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفاً لفيرى .

(4) Gambetta à Tissot, Paris. 17 1. 1887. D. D. F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.



## ٤٨ -

سينخطر ، إدوارد مالت ، لكي ينسق عمله مع زميله الفرنسي (١) .  
 وكان جامبetta يهدف بإشتراك إنجلترا وفرنسا في احتلال مصر ، أن تقوم إنجلترا  
 بمجهود أساطيلها في ميناء الإسكندرية في الوقت الذي تنزل فيه فرنسا قواتها .  
 وصمم على التصدي لأي محاولة من جانب إنجلترا للإنفراد باحتلال مصر . (٢)  
 ينسى جامبetta نصيحة Thiers له في أحد الأيام : « مهما كانت الظروف  
 فلا تخرج من مصر » (٣) .  
 وقدمت الدولتان المذكورة المشتركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوي  
 في ٦ يناير ١٨٨٢ (٤) .  
 واستاء ممثلوا ألمانيا والنمسا وإيطاليا من هذه المذكرة ، واعتبروها موجّهة  
 ضدهم . وعبروا عن سخطهم لشريف باشا من إنفراد إنجلترا وفرنسا بالعمل  
 في مصر . وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة (٥) .  
 وسقطت وزارة جامبetta في ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة (٦)  
 وخلفتها وزارة فريسينية في ١٠ فبراير ١٨٨٢ ، والذي عارض سياسة جامبetta في  
 مصر . فكان يرى قيام تنسيق بين الدول الأوروبية في المسألة المصرية ، وكان  
 بسمارك ، الذي لم تكن له مصالح سياسية في مصر أو قناة السويس ، قلقاً من

(1) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ١٧٠ - ١٧٧

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 257.

(4) Gambetta à Sienkiewiz, Paris, 7. 1. 1882. D. D F. T. 4.  
 No. 224, 226.

(٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٧٥ ، ١٧٧

(٦) المرجع السابق ص ١٨٤

وقوع صدام انجليزى فرانسى ، واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصر ( Diplomatic Status quo ) ورأى أن أى تدخل ، فى حالة الضرورة القصوى ، يكون بمسرفة السلطان صاحب السلطنة العليا فى مصر (١) .

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الازمة المصرية ، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة ومشاكل ، فإن بسمارك على استعداد ، فى حالة الضرورة ، تركية فكرة إنتداب أوروبا للدولتين لكي تعيدا الأمن والنظام إلى مصر (٢) . وخشى بسمارك من أن يؤدي تدخل الدولتين إلى إثارة مشاكل بينهما ولأوروبا لهذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين المجموعة الأوروبية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الازمة المصرية وأيدت إيطاليا والنمسا وجهة نظره (٣) . كذلك رغب بسمارك أن يكون فريسنه أقل عدوانية من جامبetta وأكثر ميل إلى أوروبا فى وجهات نظره . لأنه من الضروري - من وجهة نظر بسمارك - منع هذه المشكلة التى يشبهها مشكلة دالشانويج - هولشتاين ، و Schleswig Holstein ، التى ستقرب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع

(1) Amphil ( سفير انجلترا ببرلين ) to Granville, 15.2.1882 Parl. P. Egypt No. 7 (1882) No. 30 Cf. D'aubigny a Gambetta, Berlin 17.1.1882, ( التائم بالأعمال الفرنسى ببرلين ) D.D.F. 1 ere Serie. T. 4. No. 2 :6.

(2) Courcel a Freycinet, Berlin, 16. 2. 1882., D. D. F. T. 4. No 257.

(3) De Noailles ( سفير فرنسا بالامستاتة ) a Freycinet, 5. 5. 1882 , D. D. F. T. 4. No. 308.

## على أوروبا (١) .

ولكن جرانفيل وفريسينيه عارضاً فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل في الأزمة (٢) . أما الروسية فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة في مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنشب من تغير هذا الوضع (٣) . وخشفت فرنسا أن يؤدي تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى في شئون مصر ، وكان فريسينيه — على عكس جامبوتا — يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكري إذا أرغمته الأحداث إلى القيام بذلك وأن الرأي العام سيقف متعاضداً بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل (٤) .

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصري ، بل وفق مصالح السياسة الأوروبية . فدعوة انجلترا للدول الأوروبية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية . ففي المرة الأولى قضت على

(1) Courcel à Freycinet, 16. 2. 1882, D D F.T 4. No. 257.

مقاطعة الشلويج غالبيتها من العنصر الدنمركي ، والهولشتين من الألمان . وكانت شلويج تحت حكم ملك الدانمرك ، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالي الألماني . غزتها ألمانيا ١٨٤٨ وكانت سبباً للمشاكل لدول أوروبا من تاريخ المقاطعين راجع : Taylor, OP. Cit. pp. 28, 40 - 42, 166.

(2) Freycinet à Lacour (سفير فرنسا بلندن) 3. 2. 1882, D D F.T. 4. No. 248.

(3) Granville to Wyndham, F. O 4. 10, 1881, Parl. P. Egypt 3 (88) No. 59.

(4) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T. ii. p. 228.

امبراطورية محمد علي . أما هذه المرة فقد تحدثت أوروبا القومية المصرية وأحتلت القوات الانجليزية مصر والقناة في النهاية (١) .

واقترح جرانفيل ( في ٢٣ ابريل ١٨٨٢ ) لحل المسألة المصرية ، إرسال ثلاثة جنرالات إلى مصر ، تركي وفرنسي وانجليزي ، يكون فيها الجنرال التركي عضواً سلطة قوية ولسكنها مقيدة بموافقة زميلية الانجليزي والفرنسي ، ولسكن الحكومة الفرنسية رفضت هذا الاقتراح (٢) .

واتخذت إنجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء الخواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوي والعرايين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لندخاها في مصر (٣) . لهذا وافقتا في ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم في مصر لإسقاط الوزارة وحماية الاوربيين . فبعثت كل من إنجلترا وفرنسا بست سفن حربية خفيفة بالدرجة التي تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية وعلاوة على ذلك ، بعثت كل منهما بسفينة حربية خفيفة إلى السويس (٤) . وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها في ٢٠ مايو ١٨٨٢ . وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت إلى الضباط الموجودين بعدن أمراً بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٩١ .

(2) Tissot à Freycinet, 2444.1882, D.D.F.T.

4. No. 302 - 303; Cf, Dilke, Op. Cit. Vol. p. 457.

(٣) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسي الإنجليزي في كتاب محمد فؤاد شكرى ،

مصر والسودان ص ٢٠٨ ٢١٤

(4) Freycinet à Tissot, 12.5.1882, D. D. F. T. 4. No. 316.,

Tissot à Freycinet, Op. Cit. No. 318.

وطلبت منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض (١).

وفي الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التي توجهت إلى مصر ، لم تكن تهدف إلى الاسكندرية ، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تثير الدول الأوروبية ضدها . ولأن موضوع قناة السويس حساس وبهم الدول الأوروبية كلها . هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الشوار وتأييد سلطة الخديوى .

وتتضح تلك الحقيقة من تقرير بعث به Tissot — سفير فرنسا بلندن — إلى فريسينيه في ٢٠ يونيه ١٨٨٢ ذكر فيه : وأنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطانى سيقترح علينا خلال يومين أو ثلاثة إحتلال قناة السويس . وأنه تجرى التجهيزات وإتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وعدن ، (٢).

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب الاستانة كما إستاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذى إتخذته إنجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً . وأصررت على إتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الايطاليين . لهذا تم حشد الاسطول الايطالى فى ميسينا Messina لحماية الرعايا الايطاليين وأعلنت الحكومة الايطالية أن قوة بحرية ايطالية على استعداد للعمل ورأى جرانفيل أن تدخل ايطاليا من شأنه تعقيد الموقف واستنكر بسمارك التدخل الانجليزى الفرنسى فى مصر . (٣)

(1) Parl. P. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(2) Tissot à Freycinet, 20. 6. 1882, D. D. F. T. 4 No. 402.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٢٠٨ - ٢٠٩

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد انتابها الفرع نتيجة الأحداث الجارية وأهم ينظمون وسائل للدفاع الذاتي Self-defence في حالة نشوب الاضطرابات ومهاجمتهم . وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجاين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة كذلك أرسلت ضفتين حربيين للإسكندرية (١)

وتنهيت إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلها الدول الكبرى الأخرى ، فاقترح جرانفيل على فريسنيه إرسال « منشور برقي » للدول لتبرير إرسال سفنها إلى مصر ، متعللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة . وأن الخطر كان يهدد رغايهما للدرجة كان من الشدة ، بحيث لم تتح لهما الفرصة بالتباحث مع الدول الأخرى التي يعنيتها الأمر . وأنها ذهبا للحفاظ على المصالح الأوروبية في مصدر دون تمييز بين جنسية وأخرى . ودعوة السلطان بأن يهيء جنوداً لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة ، إلا أن فريسنيه عارض هذه الفكرة (٢)

وإزداد تدخل إنجلترا وفرنسا في شئون مصر ، وإزداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهور الثلاثة (مايو - يونية - يولية) فاستقالت وزارة البارودي واشتدت الأزمة وتناوبت الأحداث فأدت إلى ما يسمى بمذبحة ١١ يونية ١٨٨٢ فاتخذ فريسنيه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعميل بمقد مؤتمر بالإستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية . وفسرت صحف بولهن وبلطرسبورج دعوة الدولتين الغربيتين إلى إنعقاد المؤتمر بأن معناه فشلها

(1) Ford (سفير إنجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19. 5. 1882, Parl P. E-ypt 8 (1882) No 84.

(2) Freycint à Tissot, 24 5.1882, D.D.F.T. 4, No, 337, 342.

## النام في حل المسألة المصرية دون اللجوء الى القوة. (١)

ولكن السياسة البريطانية في حقيقة الامر كانت تحرص على عدم تدويل الازمة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للإنفراد بالتدخل دون غيرها. وكان من مصلحة بريطانيا أن تتفاهم الأحداث في مصر لتجد المبرر للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت في سبيل ذلك كل الحيل ، فهي التي كانت وراء أحداث ١١ يونية.

وفي هذا الوقت اشتدت حماسة الرأي العام البريطاني للفتح والاستعمار بنائين زعماء حزب المحافظين والكتاب الإستهاريين أمثال: شارل ديك و غيره . وكادت هذه الإنجهاات الإستهارية أن تؤدي إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء - في يوليو ١٨٨٢ بسبب المشكلتين المصرية والإيرلندية (٢)

وعلى أي حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة تردد كل من فريسنيه والباب العالي؛ وضربت كل منها بالآخر حتى اتاح لها فرصة الإنفراد بالعمل في مصر. ففرنسا عارضت التدخل التركي ؛ والباب العالي تردد في العمل ، وإنجلترا تضع الشروط والقيود للتدخل التركي — كما سنرى فيما بعد — بشكل لا تقبله تركيا . وأخذت إنجلترا تدفع الأحداث دفعا نحو الوصول إلى غايتها المنشودة ، وهي إحتلالها لقناة السويس . وكانت إنجلترا وراء جميع الأحداث التي جرت خلال الفترة ( من مايو إلى أغسطس ١٨٨٢ ) حتى تحقق لها الهدف المنشود.

(1) Lyons to Granville, 30, 5. 1882, Parl. P. Egypt 8 (1882) No 137.

(2) Gwynn & Tuckwell, Op. Cit, p. 461.

وتحمّس لورد جرانفيل لعقد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية ، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى ( ١٣ يونية ) عن مذبححة الاسكندرية واتخذت بريطانيا هذا المؤتمر ستاراً تخفى وراءه نواياها الحقيقية والى تتمثل فى المقام الاول فى إحتلال قناة السويس . لهذا اتخذت بريطانيا من أحداث ( ١١ يونية ) بالاسكندرية ذريعة لحل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر .

وقد تبين فريسييه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الأزمة المصرية ، وعرضه على الحكومة الإنجليزية . وأنهم بها أنه فى حالة موافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوروبية . ووافق جرانفيل فى ٣١ مايو على إقتراح فريسييه وأرسل بذلك منشوراً إلى الدول الأوروبية بإقتراح عقد المؤتمر بالإستانة . (١) ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر (٢) بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة إعتقاد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية . (٣)

وبناء على إقتراح « مانشيني » Mancini — وزير خارجية إيطاليا — وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونية بدار السفارة الإيطالية بالإستانة ورأسه كورتى — سفير إيطاليا بالإستانة — بإعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة (٤)

(1) Freycinet à Tissot, 30/31 Mai 1882 D.D.F.T 4. No 355 357, 359, 361.

(2) D.D.F.T. 4. No. 365, 375, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣) أحمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٢٢

(٤) محمد مصطفى صفوت — الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ٤٨ ، عبد الرحمن

الراعى — الثورة المرابية ص ٣١٥ .



ونجحت الدبلوماسية البريطانية في توسيع شقة الخلاف بين الخديوي وعراقي لتجد ما تنزع به ، والحرص على استمرار الأزمّة وتصعيدها لتقنع حكومات أوروبا والرأى العام الإنجليزى بضرورة هذه الأزمّة على أرواح الرعايا الأوربيين والمصالح الأوربية .

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة « فريسينيه » بعقد مؤتمر دولى أوربى لبحث الأزمّة ، نجد السياسة البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسية أهمها :

١ - إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمّة المصرية محصورة في أمر الخلاف الناشب بين الحرب الوطنى والتخديوى .  
٢ - حددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع في مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت تركها أو سؤفت في التنفيذ .  
فن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعلية .  
بيسما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجيّة منذ عام مضى لإحتلال قناة السويس وهى تستعد لتنفيذ هذه الخطة .

٣ - حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمّة لتجسد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس (١) .

بدأ مؤتمر الاستانة جلساته في ٢٣ يونية واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢

(١) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس و مؤتمر الاستانة من ١٢٣ - ١٢٤ .  
وهى رسالة ماجستير في التاريخ الحديث من جامعة الدول العربية (مهد البحوث والدراسات العربية ١٩٧١) وتم نشرها بالهيئة المسامة للكتاب ١٩٧٨ بإسم (قناة السويس في العلاقات الدولية ١٨٦٩ - ١٨٨٣) وبنفس مضمون الرسالة :-

وقبلت الحكومة البريطانية الإشتراك في المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوروبي ، في الوقت الذي اتخذته فيه المؤتمر ستاراً لتخفى فيه حقيقة نواياها العدوانية . واشتركت في المؤتمر بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا ، وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأسبانيا وهولندا والولايات المتحدة الإشتراك في المؤتمر ولكنها لم توفق (١) . ومؤتمر الاستانة في الحقيقة ما هو إلا مائدة أثمر حولها مندوبو هذه الدول للحيولة دون وقوع قناة السويس في يد دولة دون الأخرى (٢) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء في الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه ، هو اقتراح فريسنيه — والذي وافق عليه جرانفيل — هو ميثاق النزاهة ، أو ، ميثاق انتفاء الفرض الشخصي : ( Le protocole de désintéressement ) ، والذي يقضى بعدم إفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى أثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مسع التحفظ في حالة الظروف القهرية Force majeure مثل حماية أرواح الأهالي (٣) .

وفي ذلك المؤتمر تعددت الأهواء وكثرت الشيع ، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت . وظهرت السياسة الأوروبية مغطاه بأغطية رقيقة ، ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تتلبس سوى المصلحة الذاتية بعد أن

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٣٩ .

(٢) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ٥ .

(3) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freyciret, 25. 6. 1882, D.D.F. Tlsre. Perie. T. 4, No 409, 411., Cf. Parl. P. Egypt 7 (1882) No, 28.

نادت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصالحه أوروبا جماعاً دون تمييز . (١)

وفي الواقع كانت انجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلاً بالمسألة المصرية ، وعلى وعى تام بالأحداث في مصر . أما مندوبى الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث في مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيدة التى قررت ألا تنقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يتمخض عنه جدله النظرى أو بما يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بنشاط وهدوء على تنفيذ خطتها ورعاية مصالحها في الوقت المناسب عندما توافيها الفرصة (٢) .

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول في شروط هذا التدخل وحدوده ، واستفادت انجلترا من هذا الببط في تدخلها المفرد . ووضع المؤتمر في جلسته السابعة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتيازاتها التى سبق أن نالتها بموجب الفرمانات والمعاهدات ، وإخماد الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخديوى ، وأن تكون مدة اقامة الجيش ثلاثة أشهر في مصر إلا اذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تنفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوربية للعظمى .

وقدم مندوبوا انجلترا وفرنسا للتوتمر إقتراحاً بتفويضها للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسنيه على ذلك في ١٩ يوليو ١٨٨٢ (٣) .

(١) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ .

(٢) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦٩ - ٧٠ .

(3) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. i. p. 232.

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسينيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم لمؤتمر الاستانة لتفويضها بالدفاع عن قناة السويس (١) .

ويلاحظ أنه منذ انعقاد مؤتمر الاستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية ( من ٢٤ يونية إلى ١٠ يوليو ) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس ، ولكن فريسينيه رفض ذلك (٢) . ويوضح مدى تردد فريسينيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس ، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها : « أنه لا يرفض رفضاً باتاً الاشتراك فى حماية قناة السويس . ولكنه يتفق مع إنجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس (٣) . وتبدو خطط الحكومة البريطانية بوضوح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيسو — سفير فرنسا فى لندن — فى ٨ يوايو إلى فريسينيه فقد ذكر : « أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حالياً اقتراحاً جديداً متعلقاً بقناة السويس ، بأن تقوم إنجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح للمؤتمر يسمح لهما بإرسال بعثة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس » (٤) وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه

(1) Freycinet à Vissot, Paris, 16. 7. 1882, D. D. F. T. 4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) No. 368.

( راجع نص الاقتراح بالوثيقة المذكورة )

(2) D D.F. 1 ère Série. T. 4. Nos. 416, 422; 428.

(3) Freycinet à Tissot, 6.7.:882, D D. F. 1 ère serie. T 4. No. 428.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 8. 7. 1882, D. D. F. Op. Cit. No. 434.

جلاد شتون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييداً لتدخل المؤتمر في مسألة قناة السويس (١).

وفي جلسة ١٩ يوليو أثارت بريطانيا موضوع الخطر الذي يتمسدد قناة السويس من جانب العراقيين بعد ضرب الاسكندرية ، وأنهم يتعمدون تعطيل الملاحة في قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى يخطر يهدد الملاحة بها . (٢) .  
وفي الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكي على الاخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية . فوجد بوشيمب سيمور (٣) يبحث برسالة يخبر الحكومة البريطانية في ٢٣ يونيو ١٨٨٢ : « بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة ملوثة لتنجسها بالقناة في المنطقة ما بين بورسعيد والاسماعيلية وأهم ( أى المصريين ) يذرون القيام بعمليات في القناة من نجسها دعياط » (٤) .

وكذلك نجد جرانفيل يبحث لفرنسا باقتراح : « لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملأهم التعصب والذين أثارهم عرائ » (٥) .

(1) Ibid.

(2) Duffrin to Granville, Therapia., 19.7.1882, Parl. P. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٣) قائد الا-طول البريطاني المتواجد بالاسكندرية .

(4) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admiralty, 23.6.1882, No. 6.

(5) D'Aunay ( سفير فرنسا بلندن ) à Freycinet, Lord. 20 7.1882,

D. D. F. T. 4. Mo. 466.

وكان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة ، فلم  
تسكن هناك قوات إعراني في منطقة قناة السويس — كما سنرى فيما بعد — وأنه  
لم يفكر جدياً في سد قناة السويس إلا بعد قيام إنجلترا باحتلال الاسماعيلية في  
٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الاستانة إعطائهم مهلة لاخذ رأى حكوماتهم  
في الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس . (١) وبعد استشارة حكوماتهم رفضوا  
المشروع ( الانجليزى — الفرنسى ) ففي اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل  
كورسيل ( سفير فرنسا ببرلين ) مع هاتزفيلد ( وزير خارجية ألمانيا ) وجرى  
بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس . فعبر هاتزفيلد عن وجهة نظره  
بأن التفويض المخول لمؤتمر الاستانة هو أن يقوم بإعداد بعض المقترحات  
وتقديمها للسلطان بإعتباره صاحب السيادة على مصر ، والتوصل إلى اتفاق بين  
السلطان وأوروبا . وقد إنضمت ألمانيا للمؤتمر على أساس هذا المبدأ والذي التزم  
به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتزفيلد أن مشروع حماية قناة السويس  
هذا إنما يدخل ضمن المسألة الهامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحارل كورسيل  
أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لصيق الأخطار المسلم بها والتي على وشك  
الوقوع بالقناة (٢) .

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معينة بمسؤولية حماية قناة السويس وذكر

(1) D<sup>e</sup> Noailles à Freycinet., 19 7. 882, D.D.F. 1 ère Serie.  
T, 4 No. 460.

(2) Courcel à Freycinet, Berlin 20 7 1882 D. D. F. 1 ère  
T 4 No. 463

هانز فيلد ليكرسيل أن حكومات كثيرة أبدت استياءها أيضاً لمسألة الانتداب الأوربي للدولتين وأبدى هانز فيلد ، إهتمامه بالاقترحات التركية (١) . كما رأت حكومة النمسا والمجر نفس الرأي ، واعتبرت مجرد وجود دولة أجنبية في مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزاً لها وإحلالاً بالتوازن الدولي (٢) . كما رفضت ألمانيا والروسيا الموافقة على التفويض باعتبار أن الهدف الأساسي المؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا . كما رأت هذه الدول أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعاً على قدم المساواة (٣) .

بدأ البرلمان الفرنسي في ١٨ يوليو مناقشة موضوع التدخل في المسألة المصرية ، ووافق مجلس النواب في اليوم التالي على الاعتمادات البحرية اللازمة بأغلبية ٢٧٤ صوتاً ، ولما كان حينئذ انتقل البرلمان الفرنسي إلى مناقشة الجوانب العسكرية للتدخل لإتضح عدم ميل الحكومة لذلك . فتمدح كان رئيس الجمهورية ووزير الحربية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية ، لذلك اتصل فريسينيه بلندن في ٢٣ يوليو وأبلغه بالآتي : —

١ — ترى الحكومة الفرنسية أن حماية قناة السويس يمكن ضمانها عن طريق احتلال بعض النقاط الواضحة علىها ( نقطة أو نقطتين فسيما يتعلق بالحكومة الفرنسية ) بطول القناة وأنه بإمكان ٢٠٠٠ رجل القيام بهذا العمل فيما يتعلق بكل نقطة .

٢ — أن الحكومة الفرنسية شديدة التصميم على فصل مسألة حماية القناة

(1) Courcel à Freycinet., Berlin. 21. 7. 1882, D.D.T. 1 ère série T. 4. No; 467.

(2) Freycinet, Souvenirs., Op Cit., T. i p. 332.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٠ .

## ٢٧٤ -

عن التدخل بمعنى السكينة ، وأنها ستلتزم في تصرفها بما تراه ضرورياً بالنسبة للهدف الأول .

٣ - ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات في داخل مصر ، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر . وفي حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها ان تعتمد على موازنة فرنسا .

٤ - لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار اليها طالما أن القناة لم تتعرض لتهديد مباشر ولم يقطع المصبون المياه العذبة . وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قررت الحكومة الانجليزية ذلك (١) .

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلادستون في التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس . وكان فريسنيه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الإنجليز للاسكندرية واحتلالهم لها . وكان جامتا (٢) ينادى دائماً بضرورة التعاون مع إنجلترا في كل مسائل البحر المتوسط . فقد ذكر في البرلمان الفرنسي (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) لمبان مناقشة الإجماع الخاص بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس : « عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوروبا الى كثرة الكلام عنها اليوم ، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما ، منذ عشر سنوات ، مسؤولية السياسة الغربية . واسمحوا لي أن أعلن أنه لا توجد سياسة أوروبية أخرى نستطيع أن نلتزم العون منها لمواجهة

(1) Freycinet à D'Aunay; Paris. 23 7. 1882. D. D. F. 1<sup>ère</sup> série T. 4. No. 410.

(٢) زعيم الجمهوريين في فرنسا .



أثر الإحتلالات التي يخفيها المستقبل هنا... وأن الأمر الذي يفرضه بمحالفته  
الانجليز والتعاون معهم في حوض البحر المتوسط وفي مصر هو في الواقع الأمر  
الذي أخشاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطرنا إلى أن نترك لهم باستمرار  
مناطق من الأرض والآبار والممرات ينفردون بالإنتماع بها. ولكن في الحياة  
حقوق وفي التجارة حقوق بقدر ما للإنجليز ، فلم لا نشاركهم ، (١)  
وقد انتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسي على الإعتماد الذي طلبه فريسييه  
بشرط إستغلاله في عمل الأسطول مستعداً للقيام فوراً بأعمال حربية في منطقة  
القناة (٢).

وكان فريسييه لا يريد ترك إنجلترا تعمل وحدها في القناة ففي جلسة ٢٥ يوليو  
في البرلمان الفرنسي طلب رئيس الحكومة إعتماداً جديداً قدره ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠  
فرنك ، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قناة السويس (٣) وأوضح  
للبرلمان الخطة التي إنفق عليها بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا  
بالأعمال الحربية في مصر وتكتفي فرنسا بإحتلال غرب القناة (الجانب الأفريقي  
للقناة) Le rive africain du Canal على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق  
بحيث تدخل الزقازيق في المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة. وأشار في خطابه  
إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التي تعترض هذا الإحتلال وأنه  
لا بد من الحصول على تفويض من دول أوروبا ، وأضاف : أن حماية القناة عمل  
مادى بسيط ولا يشتر متاعب سياسية ، للدول فيه مصالح متساوية وهذه الحماية

(1) Roux. C, Op. Cit. T. ii, p. 75,

(2) Roux, Op, Cit. p. 76.

(3) Freycinet à De Vorges.; Paris ; 26.7.1882. D.D.F. 1 ère  
Série T. 4. No. 476.

لا تعد تهديداً للسلام العالمى. ومن الخطأ القول بأنها وسيلة للتدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا، والمحافظة على سلامة بواخرنا فى القناة كما تقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الاسلامى بمظهر المتخاذل. فى الوقت الذى يحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر (١).

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر وأنه ان يترتب عليه مشاكل دولية. وحث البرلمان على ألا يترك الفرصة لإنجلترا لى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى. وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندي لإحتلال بعض نقط فى القطاع الشمالى من قناة السويس (٢).

وكانت الحكومة البريطانية، التى درجت على اتباع سياسة القيام باتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت، قد تقدمت للحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو د برونوكول، يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه: «لما كانت حكومتا إنجلترا وفرنسا فى حالة أى خطر مفاجئ وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر، فقد إتفقا على أن يضموا النصوص الخاصة بالعمل المشترك لاستناداً على «ميثاق إتقاء الغرض الشخصى» المصدق عليه من سفيريهما فى ٢٥ يونية والذى أقر فيه بعدم العمل على الحصول على مزايا إقليمية أخرى غيرهما قد لا يستطيع أى دولة الحصول عليها. ويجب أن يعملوا معاً وباتفاق تام كل من الأدميرال البريطانى «سيمور» والأدميرال الفرنسى «كوراناد» بهدف إحتلال قناة السويس بالشروط الآتية: —

(1) Roux C., Op Cit, T. ii. pp. 76 - 77.

(2) Hallberg Op. Cit. p. 262.

- ١ — تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الاسماعيلية وبورسعيد.
  - ٢ — أما القوات البريطانية فتحمل باقى منطقة قناة السويس.
  - ٣ — تسيطر القوات الفرنسية على بورسعيد والقنطرة .
  - ٤ — تسيطر القوات البريطانية على الاسماعيلية والسويس.
  - ٥ — تنضم القوات البريطانية الى القوات الفرنسية إذا تطلب الامر ذلك.
  - ٦ — تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات للبريطانية ، أينما كان موقع هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الإنتهاء من هذه العمليات العسكرية . وترك داليونز ، الاتفاق مع «فريسينيه» ، على الصيغة النهائية التى يمكن بعدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية . (١)
- ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبى من القناة متضمنة الاسماعيلية ، لأنها قد وضعت خططها الإستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية الى القاهرة عن طريق الاسماعيلية .
- وإمعاناً فى زيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسينيه أن الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكرياً ، فأعتبر فريسينيه هذا تدخلاً ثنائياً من الدولتين دون حكومته (١)
- ثم قدمت بريطانيا إقتراحاً خامساً للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه : « نظراً

(1) Lord Lyons à Freycinet, Paris, 26 7.1882, D.D.F. 1 ère serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

( أوردت الوثائق الفرنسية النصين الانجائزى والفرنسى )

(2) Lyons to Granville., 28 7,1882. Parl. P; No. 476.

لإزدياد تهديد القناة بالاضطراب وأوقف الملاحة. ترى الحكومة البريطانية الإحتفاظ  
لنفسها بحرية العمل الذى جعلته الأحداث أمراً ضرورياً وألححت بريطانيا في  
إقتراحها مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات في هذه المسألة . ولم  
تطلب موافقته (أى المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحتفظ لنفسها بحرية العمل  
في هذه المسألة نظراً لما تنميه عليها الأحداث (١) كذلك اضطرت إنجلترا برلين ،  
أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفناً حربية  
أنهاء عبورها القناة . وأضدرت الحكومة الألمانية هي الأخرى أوامرها إلى  
إحدى زوارقها الحربية لصاحبة السفن الألمانية التي تعبر القناة (٢)

هذا وقد استمر البرلمان الفرنسى في مناقشة مسألة التدخل ؛ ففي جلسة ٢٩  
يوليو ، بين فريسييه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلى ، وإنما غايةنا  
حماية القناة . وأنه لا دخل للسياسة في ذلك ، فكل الدول لها نفس المصالح في حماية  
القناة . وأوضح أن حماية القناة لا تؤدى إلى التدخل الحربى ، وأن غاية فرنسا  
من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا ؛ ظهر الضعف أمام الشعوب  
الاسلامية . وتساءل فريسييه في البرلمان الفرنسى : « هل نترك صديقتنا وحليفتنا  
إنجلترا في مشا كل التدخل ، بينما نطلب منا أن يشارك علينا علمهم على ضفاف  
القناة ؟ » —

« allons-nous laisser notre amie , notre alliée l'Angleterre seule  
aux prises avec les difficultés de l'intervention, alors qu'elle nous  
demande de montrer notre drapeau à côté du sien sur le Canal ? »

(1) Granville to Dufferin, 28., 28. 7. 1882, Parl. P. Op. Cit.  
No. 478.

(2) De Courcel à Freycinet; 28, 7. 1882. D. D. F. T. 4.  
No. 484.

و في لم تطلب دعنا المادى ، لأنها ليست في حاجة إليه لكي تسمح الثورة ، فهي تطلب فقط تأييدنا المعنوى ، (١)

ورد كليمنصو ( Clémenceau ) على خطاب فريسييه في البرلمان بأنه لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة ، وأن حماية القناة لا يكون بإحتلال القناة وإنما بإحتلال القاهرة . وهذا هو سر تدخل إنجلترا ولا يمكن لفرنسا تعقب آثار إنجلترا ، وليس من دواع لان تقوم فرنسا بحماية القناة لتحمى ظهر الإنجليز (٢) كذلك ذكر كليمنصو في مهاجمته لفريسييه أن هناك خطراً لا انفجار شديد لأوربا . ثم تسأل هل من الخير لفرنسا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوربا ؟ أم أن تكون فرنسا مع أوربا التي تدعى بنصيبها الشرعى على أرض مصر ؟ ورأى أنه خير لفرنسا الإحتفاظ بقواتها في أوربا المغطاة بالجنود. (٣)

ويوضح فريسييه جو المجلس والروح التي سيطرت على البرلمان في مذكراته بقوله : كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يخيم عليها كآبة أحداث عام ١٨٧٠ / ١٨٧١ ، وإنذار عام ١٨٧٠ كان مازال متسلطاً على الأذهان ، وكانت القلوب ترتعش خوفاً على وجود وحياة الوطن ، وكانت أقلية ترى في هذا العمل جريمة قومية (٤) .

وفي تلك الآونة راجت الشائعات في فرنسا بأن المانيا ترغب في ضرب الفرنسيين بالإنجليز . لهذا امتزج الخوف من المانيا بالغضب من محاولة بسمارك سبب وزارة فريسييه حتى يحول بذلك دون عودة جامبستا إلى الحكم . فعندما

---

(1) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. 2. p. 237.

(٢) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٨٥ .

(3) Freycinet, souvenirs, T. I. Op. Cit. p. 238.

(4) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 - 5.

وصلت الانباء إلى فرنسا ، بأن مؤتمر الاستانة رفض اصدار تفويض لإنجلترا  
وفرنسا بالتدخل في مصر ، سقطت الحكومة أمام لانضمام الفريقين المتطرفين في  
مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظاً ، ويرجع سقوط فريسييه إلى  
أن سياسته الخاصة جعل التدخل الفرنسي قاصراً على حماية قناة السويس قد  
أغضبت عدداً كبيراً من النواب ، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبأوا  
بإحتمال ترك فرنسا تمسك القناة ، في الوقت الذي تحارب فيه إنجلترا في الداخل  
بقصد إحراز بعض المكاسب لمصلحتها . أما الفريق الذي كان يرغب في تجنب  
فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدي قيامها بحماية القناة إلى زجها في  
مزيد من التدخل . أما دعاة الانتقام ( *révanche* ) لهزائم الحرب السبعينية  
فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها في الداخل وتواصل خطة الانتعاش  
وتعمل على إعادة بناء جيشها (١) ، وهكذا رفض البرلمان الفرنسي طلب الحكومة  
بأغلبية ٥٥٠ صوتاً ضد ٧٥ وسقطت حكومة فريسييه (٢) بعد أن ندد المعارضون  
برأي الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأي عمل حربي أو مغامرة خارجية  
وبذلك انتصرت فكرة إحتفاظ فرنسا بكل قواتها في أوروبا لحماية مصالحها  
الحديثة ، وأن ترفض كل رأي يرمي إلى التوسع الخارجي أو الاستعمار (٣) .

ويذكر جوش Gooch ، ( أحد أساتذة التاريخ الأوربي ) بأن تصويت  
مجلس النواب الفرنسي كان بمثابة منح مصر لإنجلترا . فكان يرى أن ذلك نتيجة

(1) Kamel - Sayed, La confrence de Constantinople et la question d'Egypte 1882, Paris. 1918. p. 280.

(2) Lyons to Granville, Baris 29. 7. 1882. pp. Egypt 17(1882)  
No 496

(3) Roux J. C; Op. Cit, T ii. p. 78.

الخوف من أن يكون بسمارك ينصب النخاح لفرنسا (١) . وفي اليوم التالي ٣٠ يوليو - أحبرد البرنس هو هنلوه ، سفير ألمانيا بباريس - فريسييه ، أن برلين على استعداد لاقتراح حماية جماعية للقناة وفي ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى (٢) . ويعلق فريسييه في مذكراته ، أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلتته يوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته ، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل في المسألة المصرية ، بقوله : « إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية . فألمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضعيفة . كذلك الاسطول الروسي ضعيف نسبياً . بعكس إنجلترا فكانت سيدة البحار ، وتستطيع إرسال قواتها لأي منطقة من العالم . وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فمكن تركيز الجنود في الألاس والورين ، (٣) .

أما في إنجلترا فقد وافق البرلمان البريطاني ، في جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢ ، على اعتماد مبلغ ٢٣ مليون جنيه استرليني ( تكاليف الحملة على مصر ) بأغلبية ٢٧٧ صوتاً ضد ٢١ صوت (٤) . ويذكر جلادستون في تيريره لطلب الغرض من البرلمان البريطاني ، أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة

(1) Gooch, G. P., History of Modern Europe 1878 - 1919. p. 55.

(2) Freycinet, Souvenirs, T. ii, pp 239 - 240.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 262; Cf. Marlow, Gromer in Egypt. p. 67.

المقضى في مصر ، (١) . ويلين فريسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية بأن المبلغ الذى طلبه ٩ مليون فرنك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٥٧ مليون فرنك ، وأن المبلغ الذى طلبه كان مخصصاً فقط للدفاع عن قناة السويس ، فى الوقت الذى كانت جاراته تجهز للتدخل العسكرى فى مصر . (٢)

وبسقوط فريسنيه ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) خلا الجو لإنجلترا لتعمل منفردة باحتلال قناة السويس ، ولم يكن أمامها من منافس سوى إيطاليا فى البحر المتوسط والى لها مصالح فى القناة ومصر . وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكورك « Duclerc » اتبعت سياسة مفارقة لسياسة فريسنيه .

ويذكر كامبون فى رسالته إلى زوجته أن فريسنيه سبىء الحظ (٣) :  
« Ce Freycinet est néfaste » ، وانتهزت إنجلترا الفرصة وأرسلت ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) إنذاراً للباب العالى ، بأن إنجلترا تعتبر نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر . وانها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر ، إلا إذا أعلنت تركيا عصيان عرابى . وكان جرانفيل قد أبقى « اللادميرال سيمور » فى ٢٤ يوليو للحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة . وقد كتب للخديوى التصريح المطلوب فى ٣١ يوليو ونصه :

« منحناكم التصريح باحتلال كل النقاط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس ، لضمان حرية الملاحة فى القناة ولحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى

(1) Marlowe, Op. Cit. 67.

(2) Freycinet, Op. Cit. p. 233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(3) Paul Cambon Correspondences, Paris 1940. T. I. p. 179.



وللقضاء على كل قوة لاتقر سلطتي ، (١) .

وبعد أن فشلت إنجلترا في الحصول على تأييد فرنسا لتجهت إلى إيطاليا التي كانت لها مصالح في حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع إنجلترا (٢) . ولم تحتاج بريطانيا بطبيعة الحال لموقف إيطاليا هذا بل اغتبطت له ، فقد انسحبت الدولة الثانية في منطقة الصراع بمحض اختيارها تماماً كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحاً أمامها لكي تضع يديها عليه ، ولقد سر جرانفيل لرفض إيطاليا للعرض البريطاني فقد كان يخشى أن يؤدي الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها (٣) .

وبالنسبة لموقف ألمانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض إنجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس ، معتقداً أن هذا سيؤدي إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوروبية والدولة الإسلامية (٤) . هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الألمانية في موضوع حماية قناة السويس ، بين له المستشار الألماني بسمارك أنه لا يزال يعتقد أن السلطان العثماني هو وحده صاحب الحق الأول في حماية القناة والإشراف عليها .  
La Porte, Comme Puissance territoriale serait appelée en premiere lieu à garantir la surete du Canal de

(1) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. p. 79.

(2) Paget to Granville., Rome. 31.7.1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 515.

(3) Gooch., Op. Cit. p. 56:

(4) Granville to J. Walsham, 21, 7. 1882. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.

• (١) Suez, si le service de Canal venait à être menacé .  
 فهي جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راغباً في القيام بهذه المهمة ، كان على  
 الدول الأخرى أن تعمل، فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية  
 ان تتحمل أية مسؤولية عن هذا العمل أو عن الإجراءات التي قد تتخذ . كذلك  
 ان توافق ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة . ولن توافق على فكرة  
 انتداب دولة أو دولتين للقيام بحماية قناة السويس . فكان بسمارك يرى أن  
 تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية في اتخاذ تدابير بوليسية بحرية  
 لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك . (٢)

وقد شاركت حكومات النمسا وإيطاليا والروسيا بسمارك رأيه . فقد  
 إعرضت على مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضاً بأن تعمل بمطلق حريتها في  
 قناة السويس ، لأن في ذلك مسؤولية غير محدودة ، واحتمال عدم انسحابها ،  
 وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسؤوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر .  
 وقد أغضب ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمراً يقوم على سوء  
 التفاهم (٣) .

وصرح دوفرين : « بأنه إذا لم توافق مجموعة دول شمال أوروبا على منحنا هذا

---

(1) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris. 27.7.1882.  
 D. D. F. T. IV. No. 482; 484.

(2; Ibid.

وأنظر أيضاً - صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ واحد عبد الرحيم المسألة  
 المصرية ص ٢٦٩ .

(3) Granville to Walsham, 28.7.1882, Par P. Egypt 17 (1882)  
 No. 433.

التفويض ، فإنه من الأفضل أن نمضى قسما بأنفسنا في الحال ، وأن نحفظنا وهو

( Force Majeure ) سيعطى أى شيء قد نضطر إلى عمله في عصر ، . (١)

هذا وقامت سياسة بسمارك لإزاء قناة السويس على عاملين : —

الاول : لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل في مسألة قناة السويس ، ولا يمانع في أن تكون بريطانيا مطلق الحرية في هذه المسألة ولكن على مسؤوليتها الخاصة .

الثاني : من أجل المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس لابد من تدويل مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشترك فيها كافة الدول البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غير الممثلة في المؤتمر مثل : أسبانيا وهولندا واليونان ، وتشترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض . عندئذ يمكن لألمانيا الإشتراك في هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة عليه من داخل مؤتمر الاستانة (٢) .

وقد ردت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف متشدد أمام اطماع بريطانيا في قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربي ، وقدم كورني مندوب إيطاليا الاقتراح الخاص بتشكوين « قوة بوليسية بحرية دولية » (٣) .

ولقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثلي ألمانيا بأن الموقف في القناة

(1) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 433 Page 2'6.

(2) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) à Freycinet, Berlin. 28.7.02 D.D.F.T. 4. 1 ère séril. No. 484. pp. 459 - 462.

(3) Duffrin to Granville. 2.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882). No. 544.

غريب ، فالحكومة للشرعية وهي حكومة الخديوى ليست في مركز تستطيع معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها ، والحكومة الفعلية وهي القائمة بالثورة ، هي التي يفتشى خطرهما على كيان القناة وسلامتها . والسلطان العثماني صاحب حقوق السيادة على مصر ، لم يتدخل إلى الآن أى الاجراءات التي تكفل سلامة وأمن القناة . وضرب مثلا لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران في منزل ، فيجب الا يتردد سكان ذلك المنزل عن العمل على اخماد النيران دون انتظار لمجيء صاحب المنزل والحصول على إذن منه . فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف انجلترا بالنسبة لقناة السويس . وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك . بأن الحماية البحرية للقناة بغير إنزال جنود على ضفتيها لا تغنى كثيرا . (١)

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية ، قبله جرانفيل ولكن بتحفظ ، هو الا يمنع ذلك من إنزال جنود لإحتلال مناطق معينة يمكن تأمين القناة (٢) . ووافقت روسيا والنمسا على الاقتراح بينما تمسكت بريطانيا بتحفظاتها واحتفظت فرنسا بحق تهديد مدى مساعدتها (٣) .

وعلى أثر إعلان وزارة ديكلرك الجديدة في فرنسا ، نهدها ترفع يدها تماما عن مسألة الدفاع عن قناة السويس . لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل في هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة . ومنذ ذلك الوقت لم

(١) محمد مصطفى صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٧٨ - ٧٩ .

(2) Granville to Walsham: 9. 8. 1882. pp. Egypt 17 ( 1882): No. 615.

(3) De Noailles à Duclerc, 11. 8. 1882. D.D.F. Op. Cit., No. 503. p. 273

تقيم ألمانيا بإثارة أى مشا كل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر . وإن كان د هاتزفيلد ، سفير ألمانيا بالإستانة يقف ضد إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن تشترك الدول جميعاً فى حل المسألة المصرية بدلا من ترك هذا الحل للعمل المنفرد الذى تقوم به إنجلترا (١) .

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيرا عن موقف ألمانيا ، فكانت حكومة النمسا ترى الموقف ضد الاطماع العدوانية والبريطانية - الفرنسية ، فى مصر وقناة السويس . وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون المحاذاة فيها مكفولة لكل الدول . وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح والبريطانى - الفرنسى ، المقدم للمؤتمر فى جلسة ١٩ يوليو ، والذى يقضى بتفويضهما حق الدفاع عن قناة السويس . وصرح د كالدوكى ، وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو بقوله : « لأنه يعارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس ، فهما قد جعلنا من أنفسهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضروريا . كما يرفض بشدة أن تتولى دولة واحدة مسئولية الدفاع عن قناة السويس » (٢) .

وقد وافق « كالدوكى » - مندوب النمسا فى مؤتمر الاستانة - على مشروع كورتى الذى قدمه للمؤتمر فى جلسته الثامنة عشر والخامس بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس . (٣)

وعلى الرغم من أن الروسيا لم تكن لها أطماع آنذاك فى وادى النيل إلا

(١) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(2) H. Elliot to Ganville, 21. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 399 p. 202.

(3) Duffrin to Granirille, 2. 8. 1882. pp. Op. Cit. No. 544 (inclosure).

أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعاءاتها القديمة التي رفضت في مؤتمر برلين. فقد رأينا كيف استعانت روسيا بالحرب والقرنسية البروسية، عام ١٨٧٠ وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود (١). وكان الرأي العام الروس متعطشاً لاخذ ثأره من انجلترا التي حولت النصر الروسى الى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر فى صلح سان استفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأتى إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق فى الاشتراك فيها طبقاً لضماني جماعى، والتصدى لاحتمال احتلال انجلترا للقناة السويس التى كانت روسيا فى حاجة اليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا (٢)، وقد عاد من جديد المندوب الروسى ONOU للاشتراك فى جلسات مؤتمر الاستانة بعد انقطاعه عنه، وذلك للشعور فى مشروع تكوين القوة البواسنية المشتركة للعمل فى القناة من حيث أنه اقترح على (٣) .

كما هاجمت الصحف الروسية انجلترا وانهمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستحواذ على مصر. فقد قام أحد أساتذة جامعة « سانت بطرسبورج » ويدعى مارتينز Martens بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولى، وضح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوربية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصر عن مصر عن قناة السويس ومستقبلها؛ فالذى تصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالقوى على قناة السويس والعكس صحيح:

(١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول من ١٤١ وما بعدها .

(2) Wallace, Macklenzié, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882. p. 94.

(3) Courcel à Freycinet, 31. 7: 882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

« On ne peut séparer le sort d'Egypte de l'avenir du Canal de Suez : Le Maître de l'Egypte sera le Maître de Canal et vice versa » (١) .

وإذا أصبح الحياد الدائم لمصر أمراً واقعاً فإن هذا سيكون عهد ضمان ضد أى محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة . واعطى مارتينز مثالا على ذلك حياد سويسرا وبلاجيكا ولوكسمبورج (٢) .

هذا وقد تسامد دي جييرز De Giers (وزير خارجية روسيا) عن الإجراءات التي ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة في قناة السويس ، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها . وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور . ورد جرانفيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرهما الخاصة بحماية قناة السويس . وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف في القناة تبعث على الاطمئنان (٣) . وقد أدى موقف روسيا إلى رغبة الحكومة البريطانية في إنفضاض المؤتمر ، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعركة دولة أخرى (٤) .

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساهمتها في حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الأوروبية أهمية لاشتراك البرتغال

(1) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp 70 - 71.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٢٠ .

(٤) المصدر السابق ص ٢٦٣ .

في ذلك (١) ،

كما عرضت الحكومة الاسبانية. هي الأخرى على الحكومة الانجليزية استعدادها .  
للمساهمة في حماية قناة السويس (٢) .

وبالنسبة لموقف تركيا في المؤتمر يجدها قد إمتنعت بادىء الأمر عن  
الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكتندرية - واشتركت  
في المؤتمر. ويعلق د. ماتزفيلد، على تردد تركيا في الاشتراك في مؤتمر الاستانة بأنه يرجع  
إلى خوفها من أن تتركها أوروبا تواجه المؤتمر وحدها. ومن أسباب رغبة السلطان في  
استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المتدربين ، وبذلك  
يستطيع بمثلوا تركيا اطالة مناقشات المؤتمر في الوقت الذي يرسل السلطان قواته إلى  
مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الأخرى . على أن مندوبى المؤتمر  
سرعان ما تبينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر (٣) .  
وكانت الاستعدادات الحربية في تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضا بلغت  
١٥٠.٠٠٠ جنيه تركي (٤) كما أبدت الحكومة الروسية استعدادها لتقديم أى  
قروض تطلبها الحكومة العثمانية كي تتمكن من ارسال حملة عسكرية إلى مصر (٥) .

(1) Sempago to Granville., 14.8.1882 Parl. P. Egypt 17  
(1882) No. 661.

(2).Granville, to Morier, 20 8.1882, Parl P Egypt., 18 (1882).  
No 18.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(4) Kamel, Sayed, Op. Cit. pp. 308.

(5) Ibid.



## ٤٩٠

ورغم مشاريع تركيا للتدخل في مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تعجباً  
بشدد الحكومة العثمانية، ذلك أن بريطانيا كانت على يقين من تدور الحالة  
الاقتصادية للدولة العثمانية وأنها لا تقوى على تحمل نفقات باهظة مهما طلبت من  
قروض محلية وخارجية (روسية) لتغطية هذه النفقات .

وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر مما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد  
سبر على ورق (١) . أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة العرابية وكذلك  
الرأي العام التركي، فكان هناك في الواقع ميل عرابي، وهاجمت فكرة إعلان  
عصيان عرابي التي كانت تلح عليها إنجلترا (٢) . وأرسل عرابي رسائل إلى  
السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للأجانب بالتدخل في شئون  
مصر (٣) . وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الاستانة في جلسة ٢٦ يولية باقتراح يقضي  
بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يساند فيه الخديوي ويعلن عصيان عرابي (٤) .  
وانجحت إنجلترا في ذلك، ووافق السلطان في ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان  
عصيان عرابي (٥) .

وبالنسبة لاستعدادات تركيا العربية نجد أنها قصدت جموت سفينتين حربيين

(1) Dufferin to Granville, 9.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 624.

(٢) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(3) Dufferin to Granville, 26. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 443.

(4) Ibid : p. 460.

(5) Dufferin to Granville, Const. 9. 8. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 680.

كجهنئين في ٢ أغسطس ونحر كذا ليلاً وانجحت أحدها للدردنيل ثم سالونيكاً  
والثانية إلى سالونيكاً مباشرة ، وكانتا محملتين بالمؤن والجنود . وكانت هناك  
سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت في ٣ ، ٥ أغسطس متجهة إلى كريت . وساد  
الرأى بأن درويش باشا سيؤدي الحملة . فقد أخذ أربعة جنرالات ، آخرين معه ،  
وربما اتجه الاسطول إلى رودس أو كريت (١) .

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى «سيمور» بعدم السماح للسفن  
التركية التي تحمل جنوداً والتي من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية ، أو ميناء  
بور سعيد ، وأن يطلب منها التوجه إلى كريت أو إلى أى مكان آخر . وكانت  
هذه الاحتياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار الصدر الأعظم  
على تأكيد اخلاص عرابي وولائه له . وكان يرى أن إعلان عصيان عرابي لأمضى  
له ، وأنه لا بد أن يؤدي إلى تعقيد الموقف في مصر وأن الباب العالي لم يفسر في  
إصدار الإعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر . وقد طلبت إنجلترا من  
ألمانيا أن تبذل مساعيها الودية لاقتناع السلطان بإعلان عصيان عرابي (٢) .

واشتركت ألمانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض . وبذل  
السفير الفرنسي كل جهده لاقتناع الباب العالي بعدم عقد الاتفاق الحربى مع  
إنجلترا . واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية  
لمصر (٣) .

(1) Ibid. No. 568. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦١ - ٢٦٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٢٦٠ - ٢٦١ .

ولكن انجاشرا على أية حال كانت تسهر في إجراءات احتلال القناة في الوقت  
الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقترح تلو الآخر .

وفي الجلسة الختامية للمؤتمر - وهي الجلسة السادسة عشر - في ١٤ أغسطس،  
١٨٨٢ قدم كورنى اقتراسا بتأجيل المؤتمر إلى أجل غير مسمى ؛ وأن يقوم  
قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذى يثبته المؤتمر : -

« Les commandants des forces navales sur les lieux seront  
chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les règles  
à établir pour la mise à exécution du projet que la conférence  
Venait d'adopter » .

ووافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر (١) .  
وفي نهاية الجلسة السادسة عشر والاخيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن  
الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيراً إلى اتفاق ودى مؤداه : « أن التسوية  
النهائية للإزمة المصرية لا تتم بغير إشترك الدول الأوروبية معاً » (٢) .

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الاستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس  
ومصر . فبعد تحقيقها للرحلة الأولى من مخططاتها بضرب واحتلال الاسكندرية  
لتخفى الهدف الاصل ، أثار المخاوف على قناة السويس ، وتعريضها للاغلاق  
ولإعاقة الملاحة بها من جانب المصريين . وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل  
المؤتمر وعارضة نشطه ومرنة فتظاهرت بأنها لا تريد الانفراد بالعمل في حماية

(1) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freycinet, 14. 8. 1882,  
D. D. F. T. 4. No. 509.

(2) Dufferin to Granville, 17. 8. 1882., pp. Egypt 18 (1882)  
No. I.

— ٤٩٢ —

قناة السويس وغرقت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لإحتلال القناة . وهي تعلم  
 مسبقا تعذر اشتراكهما في العمليات العسكرية في مصر والقناة . وهكذا نجحت  
 الدبلوماسية البريطانية في تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للجانب العسكري من تنفيذ  
 المخطط الحربي السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس . وكان  
 لها ما أرادت .



## الفصل الثالث

### الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

- ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ ونتائجه .
- الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس .
- تحركات الاسطول البريطانى لاحتلال القناة .
- موقف دى لسبس من الازمة .



إذا كنا قد ألقينا الضوء في الفصل السابق على النشاط الدبلوماسي لتسبير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملي للخطوة العسكرية التي أهدتها إنجلترا لإحتلال قناة السويس . فعلى حين كان مؤتمر الاستانة يتحرك يبطء ، وبشت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة في مصر . فبعد وصول أساطيل إنجلترا وفرنسا الاسكندرية في مايو ١٨٧٢ ، حاولت السلطات المصرية تقديم تحصينات الاسكندرية ، فكان رد السلطات البريطانية تعزيز الأسطول البريطاني الراسي في ميناء الاسكندرية (١) . واقترح الادمهال الانجليزي بالاسكندرية دعوة تركيا في الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية الاسكندرية وإخطار الدول بذلك (٢) . كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht (٣) وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster (٤) ؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الأجانب بعد الاضرابات التي سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو ، والذي كان لإنجلترا دور كبير فيه . فقد استولى الذعر على الجالية الأوروبية في مصر بسبب تلك الأحداث ، واتجه معظمهم للاسكندرية حيث كانت في انتظارهم حوالي ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية . وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد ، واستعد ستة آلاف آخرين للسفر (٥) . وكانت تقارير القنصل الفرنسي في

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٤٣ .

2) Tissot à Freycinet, 29.5.1882, D.D.F.T. 4. No. 350.

(3) Lord Ampthill to Granville, 17.6 1882. Par. p. Egypt.  
1 (1882) No: 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par. P. Op. Cit. No 254.

(5) Moorehead, Alan, The white Nile. Penguin Book: London,  
1963. p 208



مصر ( سنيكفكيز ) تشير أيضا إلى استمرار هجرة الأوربيين من البلاد، وتوقع السفير « عمل بريطاني قريب » بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين، فيما عدا إثنان لتسجيل أسماء الانجليز الذين يرغبون في البقاء بمصر (١).

كذلك بعث كارتريت — القنصل البريطاني بمصر — بتقرير لحكومته بأن هجرة الأوربيين : « The exodus of Europeans » آخذة في الازدياد الشديد ، لدرجة أن وكلاء الشركة الملاحة البريطانية P&O قد نقلوا مقار مكاتبهم إلى الميناء نظراً للضغط الشديد على السفن (٢).

وتذكر الوثائق البريطانية أيضاً أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إنتابها الدهر نتيجة الأحداث الجارية آنذاك ، وأنهم ينظمون وساعل « الدفاع الذاتي » وذلك في حالة نشوب الاضطرابات وتعرضهم للهجوم ، وأن الحكومة اليونانية قد أرسلت باثنين من العسكريين للإسكندرية لحاية اليونانيين المقيمين بها في حالة الضرورة (٣).

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور في مصر بكل عناية واهتمام ، وأرسلت لقائدها البحري ( سيمور ) الذي كان يرايط بقطاع الأسطول بالاسكندرية ، تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية في هذه المدينة وتدمير الحصون .

(1) Sienkiewicz à Ferycinet, Alex 28.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 413.

(2) Cartright to Granville, Alex. 29 6.1882. Par. P. Egypt. 17 (1882) No 60

(3) Ford : ( سفير إنجلترا بأثينا ) to Granville, 19.5.1882. Par P. Egypt 8 (1882) No. 84.

ومن العجيب حقاً أن يعتبر الانجليز جهود المصريين لشخصين بلادهم عملاً  
عدائياً موجهاً ضدها . وقامت بضرب الاسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد  
أن دافع أهلها عنها دفاعاً مشهوراً رغم القوى غير المتكافئة — واضطر  
العربايون إلى إتخاذ قاعدة جديدة لهم في كفر الدوار (١) . وكانت الحكومة  
البريطانية قد بيّنت النية على ضرب الاسكندرية واحتلال قناة السويس قبل  
اختلاق مسألة ترميم الحصون ، فوجد في ٢٢ يونيو ١٨٨٢ — أى قبل إعتقاد  
مؤتمر الاستانة بيوم — «ليونز» سفير إنجلترا بباريس ، يعرض على الحكومة  
الفرنسية الاشتراك في وسائل عاجلة بقصد حماية قناة السويس ، وأرسل فريسنيه  
ردّه إلى «تيسو» يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر، وأن شركة القناة  
ذاتها لا تخشى من شيء سوى تلك الحماية التي يراد فرضها عليها . لأن احتلال  
قناة السويس قد يؤدي إلى قطع ترعة الاسماعيلية، ويعرض القناة البحرية نفسها  
لأعمال عدائية . كما أنه سيتربط على احتلال القناة بالضرورة إحتلال القاهرة  
والاسكندرية بل مصر كلها ، وأنه ليس لفرنسا الحق في التدخل العسكري في  
الوقت الذي دعت فيه دول أوروبا للنشاور في أنسب الحلول للمسألة المصرية ، كما  
وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل. وحارص فريسنيه فكرة جرانفيل (٢).

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية في ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن  
بضرب بطاريات ميناء الاسكندرية ، وتلى ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة  
بين أعضاء مجلس الوزراء ، وأوضحت الحكومة الفرنسية لإنجلترا أنها إن

(١) محمد مصطفى صفوت : إنجلترا وقناة السويس ص ٧٢ .

(2) Freycinet à Tissot, paris, 24.6 1888. D. D. F. T. 4,

No. 408.

تشترك معها في ضرب الاسكندرية . ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن  
الضرب سيشهق حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر . ويعلم أنزلو على ذلك ،  
بأن أحدا لم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابق الاسكندرية  
للسفن البريطانية ، فيما عدا برايت BRIGHT الذي استقال من الوزارة احتجاجا  
على ضرب الاسكندرية . واعتقد أنزلو أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس  
هو وحده الذي يدعو إلى الضرب في حالة التهديد (١) . كما اعتقد بعض أعضاء  
الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الاسكندرية سيؤدي إلى سقوط  
هرابي واستعادة الخديوي لسلطته (٢) .

وعارضا فرنسا ضرب الاسكندرية ، وأصدرت تعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء  
الاسكندرية د كونراد ، Conorad بالإسحاب والتوجه لميناء بور سعيد إذا  
ضربت الحصون (٣) . فقد رفض فريسنيه - في ٥ يوليو - إعطاء الأدميرال ،  
الفرنسي أوامر مماثلة كاتى أعطت للأدميرال الإنجليزي بضرب الاسكندرية  
وبالعمليات الحربية ، فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك في إجراءات  
هجومية في مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك (٤) . واعتقد الإنجليز أن الفرنسيين  
يتحينون الفرصة للنزول في بور سعيد وأنهم يضعون الخطط الزحف السريع على  
القاهرة ، على حين اكتشف الأدميرال الإنجليزي أن زميله الفرنسي قد أعطاه  
معلومات كاذبة عن هدد المدرعات الفرنسية في قناة السويس (٥) .

(1) Marlowe, J. Cromer in Egypt Op. Cit. p. 65.

(2) Ibid. p. 66.

(3) Freycinet à l'Amiral Joured guiberry. Paris, 9.7.1882,  
D.D.F.T., 4. No. 438; Cf. Dilke, Op. Cit. T.i. p. 468.

(4) Hippeau, Edmond., Op. Cit., p. 428.

(٥) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٣ .

## ٥٠ -

ولم يتأثر بسمارك بأحداث ١١ يوليو ، وهاجمت صحف برلين بشدة ضرب الإسكندرية ، كذلك احتجت ألمانيا على « شارلديك » الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن إنجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هذا العمل ( ضرب الاسكندرية ) . واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو . ويذكر شارلديك أن السفير الألمانى أفهمه « أن التصريحات تجعل المراسلات السرية مستحيلة » :

« Announcements made confidential communication impossible » وأرسل بسمارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب « شارلديك » المذكور فى البرلمان ، وقد اعترف بعد ذلك « مونستر » Count Münster — سفير ألمانيا بلندن — بأن ألمانيا تعطى بريطانيا « تأييدها المعنوى » ورأى « شارلديك » أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوى والموافقة (١) .

ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا . وقد تأثرت الحكومة الإنجليزية بقراراتها النهائية بإعتبارات أخرى ، فالرأى العام الإنجليزى ، وبخاصة الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس ، كانت شديدة الحساس للندخل (٢) . هذا وقد أرسلت الحكومة البريطانية قوات من جزيرة قبرص فى ١٧ يوليو ( ثلاثة آلاف جندي ) عسكريا خارج اسكندرية (٣) .

وبإحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطة الاستراتيجية التالية وهى لإحتلال قناة السويس ، فمن طريقها يسهل إحتلال

(1) Dilke, Op Cit. pp. 470 - 471.

(٢) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٥٢ .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. Op, Cit. p. 65.

للعاصمة . وكانت وزارتي الحربية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس . وتقرر في أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين يدى الشرق (١) .

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة . ففي نوفمبر ١٨٨١ ، كاف جولدهسميد ( Goldsmid ) بأن تجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصرى والتحصينات القائمة فى البلاد . وقد فحص ولزلى وتشيلدرز ، التقارير التى أرسلها إلى لندن بعناية حتى يصبح فى وسعهما إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف وفى وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات . وفى ٢٢ يونيو صرح جرانفيل للورد سينسر بأنه لا منر من التدخل (٢) . وذكر السكولونيل «سبتان» Septan أن وزارة الحربية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيو — أى قبل ضرب الإسكندرية — ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع (٣) .

وفى ٣٠ يونيو ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسنيه — وزير خارجيه فرنسا — رسالة يخبره فيها بأن الملحق البحرى الفرنسى بانجلترا قد أخبره بأن هناك نشاطا عسكريا ملحوظا ، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عددا أفرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها . إلا أن الصحف تحدثت عن القناة . وأنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب إحتلال القاهرة (٤) .

(1) Blunt, W.S., Op. Cit. pp. 227, 266.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية هامش ص ٢٥٢ .

(٣) الراعى — الثورة المرابية والاحتلال الانجليزى ص ٣٩٨ — ٩ نقله عن

الكلونيل سيتان — الحملات الانجليزية فى افريقيا ص ٢٢٨ .

(4) Tissot à Freycinet, Lond. : 0.6.1882. D.D.F lère série

T. 4. No. 416.

## ٥٠٤

ويوضح من رسالة تيسو المذكورة ، إنشغال مجلس الوزراء البريطاني في هذه الفترة ، بالإعداد للخطة العسكرية لإحتلال مصر وقناة السويس . بدليل فشل تيسو في الاتصال بجيرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريراً بذلك لحكومته (١) وفي تقرير آخر لتيسو — في ٨ يوليو — أوضح الإستعدادات العسكرية في بريطانيا وإستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة . وأرسل انجلترا سبعة آلاف جندي من قوات الهند إلى مالطة وقبرص (٢) .

وفي تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسي بلندن ( D'Aunay ) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزي يهتم مسألة إرسال ٢٠ ألف جندي إلى قبرص ، ١٥ ألف من انجلترا و ٥ آلاف من الهند (٣) .

وفي ٢٠ يوليو ١٨٨٢ عقدت في وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكري على مستوى عال برئاسة الجنرال واسلي ، حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة ، لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر ، وتلخصت في احتلال الإسكندرية ، وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العربية عن اتجاه التقدم الحقيقي نحو القاهرة ، والذي سيتم عن طريق الإسماعيلية - ٧٥ ميلاً فقط — ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سبله الموانع المائية العديدة الموجودة في الدلتا في فترة الفيضان التي تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر ، فيما لو سلكت القوات طريق كفر الدوار — القاهرة ،

(1) Ibid.

(2) Tissot à Freycinet, 8.7.1882, D.D.F. 1ère série, T. 4, Mo. 433.

(3) D'Aunay à Freycinet, 20.7.1882, D.D.F. T. 4. No. 466.

## ١٠٤ -

والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلا هذا فضلا عما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لوحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس . وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحملة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع والمناطق الأخرى .

لذلك كان من الضرورى لنجاح الخطة المذكورة الإستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك تركة الإسماعيلية للحمولة دون قطع المياه عن بورسعيد والإسماعيلية ، مع الإستيلاء على وصلة السكة الحديد عند نفريشه واصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات الحملة بالمؤن وراء الجيش فضلا عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى الشراة ، واستكمال اعمالية تأمين القناة كان من الضرورى إحتلال السويس بقوات هندية تبصر من يومهاى . كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وانشاء المستشفيات فى مالطة وقبرص . وأعدت د الأدميرالية ، فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتها من بريطانيا نفسها فضلا عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من ناغال إلى مصر ، واستخدام البحرية لسفن الجنود التسعة الخاصة بها والتي كان على خمس سفن المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك . وقد بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والتي بدأت تبصر من موانى بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو ( ١٩٤١ ) رجلا وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس ، هذا فضلا عن ارسال الحاميات البريطانية المربطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلا للإسكندرية . كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاه بريطانيتين و ٣ وحدات من فرسان البغال ، و - كتائب

مشاء هندية أخرى وجنود الغام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٠ جندياً (١) .  
وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندي ويؤكد بلنت  
أن الجيش الإنجليزي كان يربو على ثلاثين ألف جندي (٢) .

وذكر السفير الإنجليزي بباريس لفريسنيه في ١٣ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة  
المصرية قد تضطر بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسي قبيل  
ضرب إلى بور سعيد إلى تدمير القناة كخطة حربية ، ولذلك يجب أن يوجه إلى  
مؤتمر الاستانة ليوصى إنجلترا وفرنسا باحتلال قناة السويس . وقبل فريسنيه  
هذا الرأي ، وقال : « إنه مادام لا بد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الاستانة  
بندب إنجلترا وفرنسا لاحتلال القناة ، فلن يجد صعوبة في الحصول على موافقة  
البرلمان الفرنسي على المشاركة في هذا العمل . على أن يغطي بروتوكول التزامه  
أي إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالي  
أن تقترح هذا العمل أو تضمنه وأن يتم على وجه السرعة ، (٣) .  
هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدراً كبيراً من العناية

---

(١) محمود عزمي - أضواء حول معارك الحرب العربية - بحث منشور بمجلة الطلبة  
عدد خاص عن الثورة العربية رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١ ص ١٠٠ - ١٠١ نقلًا من  
كتاب :

— Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns,  
the Egyptian Campaign of 1882, • Lond. 1967. pp  
251 - 257.

وراجع أيضا - الرافعي - الثورة العربية ص ٣٩٨ - ٤٠٠ .

(2) Blunt, W.S, Op Cit., p. 399.

(٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٦٥ .



فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالخطر نتيجة الأحداث المصرية واستفمرت من ألمانيا عن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها ألمانيا للنوصية بتأمين هذا الممر (١) .

كذلك أرسل « تيسو » - منفي فرنسا بلندن - برقية إلى فريسينيه يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول في قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أي هجمات ، وأنها قد اتخذت هذا القرار استجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة في بريطانيا . وأن الرأي العام في بريطانيا متأثر بما فيه الكفاية ، وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأي العام باحتلال قناة السويس في حالة مهاجمتها (٢) .

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسينيه تعليماته إلى الأدميرال « ككونراد » قائد الأسطول الفرنسي المتواجده في بورسعيد أن يطوف بدورة في قناة السويس لحماية حركة المرور بها (٣) .

وصدرت التعليمات للجنرال « واسلي » قائد الحملة في ٦ يوليو - بمغادرة لندن - بعد دراسة خطة الغزو بطبيعة الحال - والابحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة . وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالابحار إلى منطقة قناة السويس .

(1) Courcel à Freycinet; Berlin, 13.7.1882, D.D.F, 1è s série T. IV, No, 445. p. 420.

(2) Tissot à Freycinet, Lond. 14.7.1882, D.D.F. ibid. No: 449. p. 422.

(3) Freycinet à Tissot; Paris, 15.7.1882, D.D.F. Ibid No. 450. p. 422.

## - ٥٠٧ -

وكان الأسطول البريطاني في البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونيه ١٨٨٢ (١) . بدء وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس في وقت مبكر قبل احتلال مدينة الاسكندرية ، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من أحداث أى تخريب بمنطقة القناة. فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور في ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة إرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين (٢) .

وفي نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها في بورسعيد والسويس ( ٦ يوليو ١٨٨٢ ) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم في هذه الأماكن ، وذلك بعد اجراءات محاصرة الاسكندرية والتمديد باستخدام القوة عند الحاجة (٣) . وبعد احتلال مدينة الإسكندرية في ١٥ يوليو ١٨٨٢ ، أخذت تتوافد على الاسكندرية جموع غفيرة من السكان الاوربيين . ورأى د. كارتويت ، Cartwright ( الذى ناب من مالت عند غيابه عن مصر ) أنه من الضروري اتخاذ الاحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية الضخمة التى أخذت في النزول للاسكندرية ، يوماً بعد يوم . كذلك أخذت قطع الأسطول البريطانى

(١) من تحركات الأسطول البريطانى في البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية :

Parl. P. Egypt 1 (1882).

(2) The secretary to the Admiralty, 5.7.1882, Parl P. Egypt 17 (1882) No 133.

3) Granville to Cartwright, 6 7.1882, Par. p Egypt. 17 (1882) No. 104; 156.

## ٥٠٨ -

تتوافد على ميناء الإسكندرية . ووصلت جارت ولسلي ، قائد الحملة ، إلى الإسكندرية في ١٥ أغسطس على السفينة Calabria (١)

هذا وكانت قد صدرت تعليمات - في ٩ يوليو - إلى القنصل البريطاني في بورسعيد واليس ( J. F. Wallis ) بتحذير الرعايا البريطانيين في بورسعيد بأن يرحلوا عن المدينة . وفي صباح اليوم التالي سارع عدد كبير من الرعايا البريطانيين والفرنسيين والitalييين والألمان واليونان والاستراليين بالاحتفاء في السفن الموجودة في الميناء . وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بمدينة قد صدرت إليها الأوامر بالحرب ، وساد الزعر بالمدينة فأصدر محافظ بورسعيد منشوراً للقياسل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر للبلد . وفي يوم ١١ يوليو عندما ضربت الإسكندرية ظل اللاجئين في بورسعيد محتمين على ظهر السفن بالميناء . وقامت السفينة الحربية البريطانية « ايريس » Iris والمتواجدة بالميناء تقوم بدور الحراسة خلال هذه الفترة . وكانت السفينة الحربية المصرية سخا قد وصلت لميناء بورسعيد قبل يومين من ضرب الاسكندرية ورسست هذه السفينة بالميناء في مواجهة السفينة الحربية البريطانية « ايريس » لمراقبة تحركاتها . وكانت مدافع كل منهما مصوبة ناحية الأخرى ، وكان الأدميرال د سيمور ، قد هدّد قائد السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التي يثيرها البحارة المصريون أثناء اجراء تدريباتهم اليرمية على السفينة . فهدّده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيأسر السفينة أو يفرقها . وأذعن قائد السفينة المصرية لإزاء تهديدات د سيمور ، (٢) . وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة ببورسعيد فوصلت السفينة

(1) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237- 238.

(2) Ibid. p 241 - 4.

البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز ، وفي ١٤ يوليو بدأت بعض القطع الحربية البريطانية عبور القناة . وفي نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسي في ١٥ يوليو بإقتفاء أثر الأسطول البريطاني في عبور قناة السويس . وانجبت المدمرة البريطانية « Orion » وهي من كبرى سفن الأسطول البريطاني — بقيادة « ريتزروي » ، « Ritz - Roy » - من الاسكندرية إلى بورسعيد في طريقها للمركز في بحيرة التمساح بالإسماعيلية . فواصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتجت سلطات شركة قناة السويس لذلك . ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعليمات التي لدى « ريتزروي » ، قطع السلك التلغرافي الذي يربط القاهرة بالقسطنطينية ويمر بالقنطرة ولكن واصلته تعليمات أخرى من هوسكنز ، « Hoskins » تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور ، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الإسماعيلية في يوم ٢٧ يوليو ، وألقت غاطسها ببخيرة التمساح على بعد ٨٠٠ ياردة من مدينة الإسماعيلية (١) . هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية « سيمور » ، في ٢٢ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية : « ربما يكون ضروريا احتلال بورسعيد والإسماعيلية في الحال ويجب أن يكون الأدميرال هوسكنز مستعدا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope في اتجاه الإسماعيلية . وضرورة وجود قوات كافية لإحتلال بورسعيد . وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لإحتلال نفيشة . وأن تصدر التعليمات للأدميرال هوسكنز ، بأن الاستعدادات المصرية في قلعة الجبل تهدد بورسعيد ويجب إبلاغ القائد المصري أنه إذا لم يتم إخلاؤها فسيتم تدميرها . وعليك أن ترسل

---

(1) Royle, Ch: Op. Cit, Vol. I. pp 241 - 243.

سفناً لتدميرها ، (١) .

ولقد لجأ محافظ بور سعيد ونائبه فى ٢٨ يوليو خوفاً على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء ( Poonah ) . وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move فى ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة فى القناة . وأبرق الأدميرال د هوسكنز ، إلى الأدميرال الفرنسي فى بور سعيد فى يوم ٢١ يوليو بتأجيل العمل . وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية ، ومراعاة الحياد الصارم (٢) .

وكان على الأدميرال د هوسكنز ، - بناء على التعليمات الصادرة إليه فى ٣ أغسطس أن يقصر حمايته فى قناة السويس على المحافظة على الوضع - مع الراهن « Status quo » ، ولا يقوم بعمليات انزال بحرى ، اللهم إلا فى حالة حماية الرعايا البريطانيين . أو عند أى محاولة لسد قناة السويس ، عندئذ يستطيع سيمور التصرف . وهذا التحفظ الذى أخطر به « سيمور » كان مؤقتاً وللاطوارىء بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلية وأخذت القطع البحرية البريطانية تنفذ لجور سعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية (٣) .

وترددت فى هذه الفترة أنباء عن مشروع لدى الإنجليز بإرسال قوات من الهند تمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية (٤) .

(1) Granville to Lyons, 22.7.1882. Parl. p Egypt 17 (1882) No. 382.

(2) Royle, Qp Cit

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) De Vorge a M. Decrais ( مديرية الشؤون السياسية ) , Port Said, 21.7.1882. D.D.F.T. 4. No. 468

وعند السويس - المدخل الجنوبي لقناة السويس - كانت بريطانيا قد وضعت  
الخطة لإحتلالها قبل أى نقطة على القناة. أرسل القنصل البريطاني بمدينة السويس  
« وست » West تقريراً عن الحالة هناك إلى لورد جرايفيل يقول ماملاً خاصة :  
« لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الإحتباء بالسفن وكانوا يعيشون  
في قلن على ظهر القوارب . ووصلت سفينة جلالة الملكة في ٢٩ يوليو ، وكان  
قائد الأسطول البريطاني في القطاع الجنوبي « ويليام هويت » William Hewett  
قد وصل السويس في ٢ أغسطس بقيادة سبعة قطع بحرية . ويذكر القنصل  
البريطاني أنه قد توجه بصحبة « هنرى جيسون » Henry C. Gibson لتسليم  
محافظ المدينة بلاغاً بأن القوات البريطانية قد احتلت المسكن ( السويس ) ولم  
يقاوم هذا الاحتلال من الجنود الموجودين هناك . وقد تم احتلال السويس  
بمشاء الأسطول في ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم ٥٥ فرد ، وانسحبت القوات  
المصرية الموجودة بالسويس (١) .

وبذلك تم اغلاق المدخل الجنوبي لقناة السويس . وقد أثار احتلال الإنجليز  
لمدينة السويس الرأى العام الفرنسى ، فأعلنت صحيفة « لاسيكل » Le Siècle  
أن الإنجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة « Le Télégraphe »  
بأعمال اللصوصية التى اقتررت في مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تنم عن  
العداء الشديد (٢) .

وكان مكتب « التلغراف » بالمدينة مازال فى أيدي رجال عرابي ، ثم توافدت  
قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٩ يوليو (٣) .

(1) Consul-West to Granville., Suez; 7.8 1882, Parl. P. Egypt  
١7 (1882) No. 676

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٧٥

(3) Royle, Op. Cit. pp. 244-5.

ووصلت قوات مصرية إلى بلدة « نفيشه » في ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالي ٨٠٠ جندي ، ورابطت خارج محطة السكة الحديد . وهرّب محافظ الإسماعيلية ملتجئاً للسفينة البريطانية « أوريون » في ٤ أغسطس وطلب منهم للحماية وذكر لهم أن عرابي قد استدعاه للقاهرة ، وأن محافظاً آخر سيحل محله (١) .

وقامت وزاره الخارجية البريطانية ، قبريراً لعملياتها العسكرية لإحتلال قناة السويس ، بإرسال تعليماتها في ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع تمثيلها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس ( أرسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس ) عن العمليات الحربية التي على وشك الوقوع في مصر ، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستتمخذه بناء على سلطة الخديوي بإتزال قوة عسكرية على ضفتي قناة السويس . وأن المواد ٩ ، ١٠ ، ١١ من اتفاق الخديوي والشركة ( ٢٣ فبراير ١٨٦٦ ) تحفظ للخديوي حق الدفاع عن قناة السويس . وبناء على ذلك فقد خول قادة الأسطول البريطاني في بورسعيد والسويس بإحتلال الأماكن الحيوية لضمان حرية الملاحة في القناة وحماية مدن وسكان قناة السويس . كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابي من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم إحتلال مدينة السويس الواقعة خارج منطقة قناة السويس . ونصح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وأن أي عمل خلاف ذلك سيعتد بمثابة معارضة لسلطة الخديوي وستقع المسؤولية عندئذ على عاتق الشركة أو أي من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوي (٢) . وكان الخديوي قد أصدر إعلاناً (في

(1) Ibid. p 245.

(2) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14.8.1882,  
D.D.F. 1ère Série. T. 4. No. 510.

١٥ أغسطس ١٨٨٢) بالاسماح للقوات البريطانية باحتلال القناة (١) .  
وفي ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء «ريتز» — روى ، لبور سعيد حيث تم  
عقد مجلس حرب ، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية في اليوم التالي . وأخذت قطع  
الأسطول البريطاني المتواجدة ببويرة التمساح بالإسماعيلية تجهز نفسها ، فقامت  
إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر «نيرشة» استعداداً لساعة الصفر (٢) .  
وفي ١٩ أغسطس انجبت ، بعض قطع الأسطول البريطاني اشرق الإسكندرية ،  
وكانت تتكون من ٨ بارج و ١٨ سفينة بقيادة «سيمور» ، وقد أحيطت  
وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية . وكان «جارت واسلي» على  
إحدى هذه القطع البحرية . وظهر الأسطول البريطاني في خليج أبي قير على أساس  
أنه مكان الهجوم ، وكان ظهور الأسطول هناك في الثالثة والنصف بعد الظهر .  
وطبقاً لخطة التمويه الموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيراً من الشاطئ ،  
وأخذوا أوضاع الاستعداد ، وأعطيت كل التسهيلات لمراسلي الصحف للحصول  
على تفصيلات الموقف في أبي قير بدون إثارة أى شكوك . ونجحت الخطة تماماً  
ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوربيين بل وعربان وزملائه أيضاً . وأخذت طوابق  
أبي قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطاني مدافعه في أى لحظة . وبمجرد  
سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ممكنة  
وفي صباح اليوم التالي ( ٢٠ أغسطس ) وصل الأسطول لبور سعيد (٣) .  
وقد فاجأ مشاة الأسطول حامية بورسعيد ، وتم احتلال مدينة بورسعيد في ٢٠

(1) Malet to Granville, 15.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882)  
No. 668.

(2) Royle, Op Cit. pp. 245 246.

(3) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68,



أغسطس ١٨٨٢ . وكذلك الامم اعلمية تم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢  
وبذلك أصبحت القناة كلها في قبضة القوات البريطانية (١) .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس من تلك الاخطار التي أخذت تهدد قناة  
السويس ، فقد اتضح منذ اليوم التالي لإنعقاد مؤتمر الاستانة ، وذلك عندما  
سرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بور سعيد . فأدى ذلك إلى  
تقوية استعدادات المقاومة فيها ، وقيل إن لدى عرابي حوالي ٣٠ ألف من رجال  
القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس ، التي وضعت الألغام عند  
مدخلها ، وأن عرابي سيفجرها في حالة اقتراب الاساطيل (٢) .

وعلى ما يبدو فإن دى لسبس قد تأثر بتلك الشائعات التي أعقبت إنعقاد مؤتمر الاستانة ،  
فأبرق دى لسبس من باريس إلى راغب باشا — رئيس الوزارة المصرية — في  
٢٤ يونيو يخبره بأن هناك شائعات في أوروبا حول الاخطار المحيطة بأمن وسلامة  
حرية المرور في قناة السويس وأكّد دى لسبس في برقيته بحكمة وتعقل الحكومة  
المصرية ، وأنه لم يصدق هذا الخبر (٣) .

وردة راغب باشا على رسالة دى لسبس في ٢٥ يونيو ، بأن تلك الشائعات المنزهة  
عنها إنما هي عرض اختلاق . وشكره على تكذيبه لها ، وأضاف أن حكومة  
الخليوي تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء في البلاد بشكل عام وفي قناة  
السويس بشكل خاص . وأكّد له أنه لا يوجد شيء يهدد أمن وسلامة القناة :

(1) Royle, Ibid. pp. 260 262.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٢٣٠ . نقله عن دوا الوثائق  
البريطانية .

(3) Freycinet à Tissot, 24.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 408;  
Cf. Voisin Op. Cit. T. 3. p. 179.

« que rien en troublera la securité de votre oeuvre » (١) .

كذلك أرسل الخديوى توفيق يشكر دى لسبس على رسالته (٢) .

وأبرق فكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس بباريس (في ٢٩ يونيه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوروبى على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد . وذكر فكتور في برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضى الدولة، بإحتمال حدوث إنزال ضخم واحتمال احتلال القناة (٣) . وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من « ستاندون » العضو البريطانى بمجلس إدارة شركة القناة — عما إذا كانت انجلترا ستقوم بهذا العمل . ورد دى لسبس على ابنه فكتور « بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل » (٤) .

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن في أول يوليو ١٨٨٢ . وقد أورد « شارلوك ديك » خبر وصوله إلى لندن في مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس في نادى « كوبدن » Cohden club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر ، فأخبره « ديك » بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالاسكندرية ولا بد من حفظ النظام فى مصر . وعندما أحس ديك أن دى لسبس سيتحدث فى النادى عن الأحداث فى مصر ، مهدده بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه ، وسيثير الحاضرين ضده . وغضب دى لسبس لذلك ، خاصة وأن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت فى جيبه ورقة معدة لهذا

(1) Voisin Op. Cit. p. 179.

(2) Ibid.

(3) Victor de lesseps à la compagnie de suez, Ismailia, 29 6.1882, D.D.F.T: 4. No. 414

(4) D.D.F. Op. Cit. p. No. 415., footnote No. 5 p. 390.

الغرض ، وأخبره دياك ، أن من قوانين النادى عدم إثارة موضوعات سياسية  
هشيرة للجدل . وعرض دى لسبس عليه برقيته وردت له من ابنه بالإسماعيلية  
توضح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر ، ما لم يحدث تدخل مسلح ، وسيؤدى  
هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة (١) .

ثم تقابل دى لسبس مع جلادستون يوم ٤ يوليو ١٨٨٢ . ولم يرد لنا ما دار  
بينهما من حديث ، إلا أن « شارلوديلك » يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من  
جلادستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسماح له بشق ترعة للمياه  
العذبة التى بدون دفع لهذا الامتياز (٢) .

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الإنجليزي  
المنتهز للقناة . وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألح لورد جرانفيل  
بإشارة حذره جـداً ، ولكنها واضحة بما فيه الكفاية ، للأثر الذى تركته  
تصريحات ومجهودات دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيرة وأيضاً  
على مركزها الحال (٣) .

وقبل ضرب الاسكندرية بيوم - ١٠ يوليو - أصدر الاميرال سيمور  
تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة ببور سعيد والسويس ، والى باغ عدها  
إحدى عشر سفينة ، بعدم عبور قناة السويس . وعلى الفور قام قائد السفينة  
البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية ببناء بور سعيد ، بعدم العبور خشية

(1) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit. P: T.

1. P. 464; Cf. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(2) Tuckwell, Op. Cit. p. 265.

(3) Tissot à Freycinet, Lond. 3, 7, 1882, D.D.F, 1ère série:  
T. 4. No: 422.

## ١٧٥

العمل العدائي الذي سيجري على ضرب مدينة الاسكندرية في اليوم التالي . وقد احتج فيكتور دي لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هذا الخرق الصريح لحياد القناة ( مادة ١٤ من عقد الامتياز ) (١) .

وأرسل دي لسبس في الوقت نفسه إلى السفير البريطاني بباريس ( ١٠ يوليو ) وأيضا إلى ممثلي الدول الكبرى يحذرها لتفادي الاضطراب التي قد تلحق بقناة السويس . وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقناة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بور سعيد . وأوضح أنه محرم القيام بأي عمل حربي أو أي مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها ، وأن حيدة هذه القناة ، قد نقرت في الإمتياز الممنوح للشركة ( مادة ١٤ ) وأن هذا الحياد قد احترم في الحرب الفرنسية-البروسية ، وكذلك الحرب الروسية التركية ( ١٨٧٧ ) (٢) . وقد اتخذ دي لسبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحري الانجليزي المارابط في بور سعيد إرسال سفن حربية للمراقبة في قناة السويس . واعتنح مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفاً من العواقب التي قد تترتب عليه من إنفراد انجلترا بحقوق في القناة لا تكون للدول الأخرى وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجاري مصري قبل كل شيء ، ولذا لا يجب أن تربك نفسها في عمليات سياسية أو حربية (٣) .

رأينا كيف صدرت التعليمات لقطع الأسطولين البريطاني والفرنسي في

(1) De Vorges ( متصل فرنسا بهصر ) à Freycinet, Alex. 13.7.1882; D.D.F.T. 4, No. 446.

(2) Lyons to Granville, 10 7 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196; Cf. Royle., Op. Cit. pp. 247 - 248.

(3) Roux, Ch.; Op. Cit. T. 2, p. 71.

١٤ ، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخريب .

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دى لسبس إلى الاسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحباً معه ابنه فيكتور ، وأنه قد قابل الحديوى ، ولم يتحدث كثيراً عن الموقف السياسى ، ولكن مجيئه إلى مصر كان فى نظر كارتريت : « من سوء الحظ » (١) .

هذا وقد تقابل دى لسبس بعد وصوله الاسكندرية بالحديوى توفيق الذى صرح له بأن عرائى هو « أداة الباب العالى التى ستنقضى على آخر خلفاء محمد على وأنه انتصار للاسلام على المسيحية ، ومن الضروري حماية قناة السويس ضد النوايا السيئة الواضحة لعرائى » :

« Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'Islamisme sur les chrétiens » (٢) .

وفى نفس اليوم ( ١٩ يوليو ) نجد القائد البحرى البريطانى فى بورسعيد يبرق الحكومة بأن الاحداث خطيرة ، وأن عرائى قد دعى كل المسلمين للثورة . وطلب من الحكومة الفرنسية فى مثل هذه الظروف لإعطاء الادميرال الفرنسى تعليمات بالبرق ليسكون على حذر (٣) .

(1) De Vorges à Freycinet, 19.7.1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footnote):

(2) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit. No. 458.

(3) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19.7.1882, D.D.F. T. 4, No. 461.

## ٥١٩ -

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك إدهاءات فرنسا وإنجلترا في هذه الأمور التي نادى بها وردّها بعض كتاب الغرب والتي تقول بأن الثورة العربية هي :  
« ثورة دينية تعصبية » .

وطلب دي لسبس من دى فورج ، — القائم بالأعمال الفرنسي في مصر — أن يحضر فريسييه برأيه وهو : « ألا تشارك فرنسا إنجلترا في أي عمل ضد عراقي » (١) . وكان من رأى دى فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الاسماعيلية (٢) . ومكث دى لسبس في مصر في الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢ ، حيث غادرها إلى باريس وبصحبه فيكتور جيكار M. Jules Guicard مدير التحركات السابق بالشركة (٣) .

واتجه دى لسبس بعد ذلك إلى بور سعيد فوصلها في ٢١ يوليو ومن ثم إلى الاسماعيلية فوصلها في ٢٥ يوليو عن طريق القناة . وذكر دى لسبس أنه وجد سكان بور سعيد ، ( الأهالي والأوربيين على السواء ) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات للبر ، ودعى دى لسبس إلى اجتماع مع الأهالي والعلماء والإشراف لطمأنتهم وبعد ذلك تلقى دى لسبس من عراقي البرقية التالية : « نشكركم لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية في بور سعيد ولجهودك الخاصة بطمأنة الأهالي والأجانب على السواء ولحظهم على البقاء — توفيق — وزير الحربية والبحرية » (٤) .

(1) «... de ne pas se joindre aux anglais contre Arabi ».

De Vorges à Freycinet, 19. 7 1882. D. D. F. T. 4. No. 458.

(2) Ibid.

(3) Voisin-Bey; Op. Cit. T. 3. p. 193.

(4) Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8.1882. p. 133.

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عاماً، عندنا وفد إلى مصر في هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس . ولسكنه لم يجد المساعدة الفعالة من الحكومة الفرنسية كما سنرى (١) . وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسينيه يوم ٢٢ يوليو من الإسماعيلية مؤكداً له أمن وحياد قناة السويس . وأعطيت أيضاً التأكيدات بذلك من قواد السفن الفرنسية المرابطة ببور سعيد والسويس والإسماعيلية (٢) . وعاد دى لسبس فأكد لفريسينيه في برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بور سعيد بأن حياد القناة تام وآمن . وفي نفس الوقت بعث فريسينيه إلى القائم بالأعمال الفرنسي بمصر دى فورج ، De Vorges يخبره بأن أى إنزال للقوات غير ضروري سيقرب عليه نتائج خطيرة حالياً ، فالقناة آمنة وحيادها يحترمه الجميع . وطلب منه إرسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية المتواجدة في كل من بور سعيد والإسماعيلية والسويس كي تبأه أولاً بأول بالوضع ، حتى يستطيع الحكم على الموقف في القناة ومدانها (٣) .

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بياريس برقية في ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطاني قد صرح له بأنه لن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية ، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بور سعيد ، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك . وأقسم أمام مجلس العلماء والإشراف بأنه : « ان ينزل فرنسي واحد طالما أنا موجود هنا وأنى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية

(1) Marlowe, the Making of Suez p. 319.

(2) Freycinet à D'Aunay ( القائم بالأعمال الفرنسي بالندن ) 23.7.1882 D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote p. 445.

(3) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26.7.1882, D. D. F. Op. Cit. No. 476 Footnote. p. 451.

وأن حكومه بلدى ان تتنكر لى ، (١) .  
 وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - في برقية لابنه شارل بباريس - عدم وجود  
 جندي مصري واحد بالإسماعيلية ، فلا خوف إذن من التهديد باحتلال القناة .  
 وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس الوطنى وبعض الوكلاء . وسكان المدينة  
 وهم موظفى الشركة وغالانهم ، وسيجدنا الغزاة عزل من السلاح ، (٢) .  
 وقف دى لسبس معارض بشدة قيام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس ، وأعلن  
 أن عرابى يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لاهدافهم وخططها  
 البعيدة . وكان دى لسبس يتحدث عن عرابى باحترام وتقدير (٣) .  
 ويندكر فوزان بك ، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس  
 فى ٢١ يوليو ١٨٨٢ ينذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية  
 فيما بين قناة السويس والذيل تحت تصرف دى لسبس ، حيث قد أوصاهم عرابى  
 بطاعة دى لسبس . واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الانجليزية أن  
 يقوم بنفسه بمطيا فرسه لكى يتأكد شخصيا من استقرار وأمن ضواحي  
 الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها . كما ذكر دى لسبس بأن الانجليز  
 وحدهم هم الذين يهددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة - اه بدون  
 تصريح (٤) .

(1) Royle, Op. Cit. pp. ١52-3

(2) De Lesseps to Charles, Ismailia, 29.7.1882, Par. P.  
 Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 530. p. 265

(3) British Suez Canal Directors to Granville; Paris.  
 31. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 ( 1882 ) Enclosure in No. 530.

(4) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 183.

أنظر نس الرسالة فى :

Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8 1882. pp 133 134.



## - ٤٢ -

لم يرق احتجاج دى لسبس للأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم : ( ستوكس وولسون وستاندون ) فهم لم يقفوا مكتوفي الأيدي أمام حجاج دى لسبس الى تبرر موقفه من ضروره احترام انجلترا لحياذ القناة . فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة فى نوايا عرابى باشا ولا فى احترامه لحياذ قناة السويس بل ان عرابى ينوى الاضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس ، ومهاجمة السفن البريطانية المار بهاء . كذلك لا يمكن الاعتماد على وعده فى المستقبل ، ثم كرروا حجتهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أى بلد آخر . وعللوا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس ليس إلا لدرء الخطر . وأنه من الخير القيام بهذا الاجراء الآن باسم الحديوى وحكومته الشرعية ضد الجيش الشار ، وأن هدف انجلترا هو حماية الأمن والنظام فى مصر وأيضاً حماية الساطة الشرعية للبلاد ، وأن خطة انجلترا تهدف مصلحة القناة لا الاعتداء عليها (١) .

وأحسست حكومة انجلترا بالقلق من جراء معارضة دى لسبس الشديدة لانجلترا ، وأرسلت إلى حكومة فرنسا مستغفر منها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية ، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينقض د فريسينيه ، يديه كلية من الحكم (٢) . وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسينيه .

ورد فريسينيه بأن دى لسبس لم يحصل على أى تفويض من الحكومة الفرنسية

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 530.

(2) Lyons à Freycinet, 31.7.1882, D D.F. Op Cit., No. 492.  
p. 468.

## ٥٣٣

وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة (١). وفي نفس اليوم صدرت التعليمات (٣١ يوليو) للادميرال الفرنسي بورسعيد أن يلتزم الحياد التام وأن يمتنع عن إرسال السفن عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى بورسعيد والسفينة Alma إلى أينا (٢).

وفي الرابع من أغسطس، كتب قائد الأسطول البريطاني في بورسعيد لدى سبس يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أي دي سبس) اتخاذ الاجراءات الضرورية لاحتلال قناة السويس ولكن دي سبس عارض أي عمليات حربية بالقناة (٣). وقد توجه دي سبس في نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion والمتواجدة بالاسماعيلية، مصطحباً معه ابنه فيكتور، ليجتج بشدة على موقف الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض في ثورة غضبه على أي عملية إنزال والتي ستكون في نظره بمثابة خرق للحقوق الدوائية «a violation of international rights». وكان القبطان ريتزروي، البريطاني قد استقبل دي سبس باحترام ولكنه لم يعطه معلومات عن الموقف. وأبرق دي سبس في اليوم التالي لابنه شارل بباريس يقول له: وعندما أعلن الأدميرال الإنجليزي احتلال الاسماعيلية توجهت أمس لظفر السفينة «أوريون» ومع فيكتور وإبناهما شغوريا تصميمنا لمقاومة أي حمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها في قناة السويس، وقد حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا، (٤).

(1) Freycinet à Lyons, Paris 31.7.1882 Ibid. No. 493; Cf. Royle, Op. Cit., p. 253.

(2) Royle, Op. Cit., p. 253.

(3) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 185.

(4) Royle, Op. Cit., p. 254.

## — ٥٢ —

وكان تعليق دى لسيبس — فى ثورة غضبه — أنه سيقتل بيده أول انجليزى  
يجرؤ على النزول فى الاسماعيلية (١). ونتيجة لذلك أبرق جرانفيل لليونون فى نفس  
اليوم بقوله : « أود أن أوضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد  
وصل إلى علمها أن دى لسيبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة  
فى مصر ، وذلك بتهديده تعطيل القنصاة إذا أنزلت جنود بريطانية فى أى مكان  
من القناة أو على مقربة منها . وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حالياً فى اتخاذ  
إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظراً لأنه — أى دى لسيبس — من رجال فرنسا  
ذوى المسكاة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة . إلا أنه قد تلجئنا الضرورة  
الملحة لذلك . وأن الحكومة البريطانية تأمل فى أن تتجنب الانجلاء لمثل ذلك .  
بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسيبس لتغيير مسلكه .  
وأن حكومة جلالة الملكة لعل ثقة فى ذلك ، نظراً لما بين الدولتين من علاقات  
الصداقة ، ولاتفاق مصالحهما فى قناة السويس وفى شئون مصر بوجه عام ، (٢) .  
وأرسل دى لسيبس إلى الامبراطورة السابقة أوجيى (٣) يحثها على التدخل والتأثير

---

(١) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية من ٢٧٥ .

(2) Granville to Lyons, 4.8.1882, Parl. p. Egypt 17(1882) No. 553, p. 285.

(٣) كانت الامبراطورة أوجيى — امبراطورة فرنسا — قد لازت بالفرار إلى انجلترا  
هقب هزيمة فرنسا ١٨٧١ — راجع . لشر — ص ٢٩٥ .

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوجيى اماتلة دى لسيبس :

« L'Impératrice Eugénie, apparentée par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté, ».

— Loliée, Frédéric, La Vie D'une Imperatrice ( Eugene de Montijo ), Paris 1918 p. 223.

على ملكة إنجلترا وأميرة ويلز لمنح الغزو الانجليزي للقناة وضياء حيادها (١) .  
 ازاء تلك الاحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس في ٥ أغسطس  
 وساندوا وجهة نظر دى لسبس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها  
 الذى هو خير ضمان لتجارة كل الدول . وقد خالف هذا القرار العضو الانجليزي  
 ستاندون (٢) . ورد على احتجاجات دى لسبس بضرورة احترام حياد  
 قناة السويس فبين أن آراء الدول الكبرى مختلفة فى هذا الموضوع . ففرنسا  
 نفسها لوقت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الانجليزية أنها لا تمنع فى إنزال  
 جنود لبور سعيد وأن تحتل الجزء الشمالى من القناة . وأن المانيا نفسها قد وافقت  
 على فكرة إنزال جنود فى منطقة القناة ، فقد أرسل قائد السفينة الالمانية الراسية  
 فى بور سعيد بالفعل عدداً من بحارته لحماية الرهايا الألمان فى هذه المدينة .  
 فهاتان الدولتان اللتان يقول عنهما دى لسبس بأنها احترمتا حياد القناة لم تريا فى  
 مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة (٣) .

هذا وقد وجه شارل دى لسبس منشوراً فى ٧ أغسطس إلى ممثلى الدول  
 الأجنبية بباريس يوضح لها التهديدات التى يتعرض لها خرق حياد القناة .  
 واستند فى منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ (مادة ١٤ ، ١٥) وفرمان  
 ١٨٦٦ (مادة ١٠) الخاصة بحياد القناة ، وحق الحكومة المصرية فى احتلال  
 الاراضى الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد . كما شمل المنشور أهمية المحافظة  
 على حياد القناة لكل الدول التى لها تجارة تمر بالقناة ، وأوضح أن قائد البحر

(1) D.D.F. T. 4. No. 510. Footnote No. 4: pp. 484.

(2) Royle, Op. Cit., p 254.

(٣) محمد صفوت — إنجلترا وقناة السويس ص ٨٨ - ٨٩ .

الانجليزى لم يابه لهذا بل أعلن أنه سيتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس . كما أوضح المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الانجليزية من شأنها إثارة الاهالى ، وبهذا تدخل قناة السويس فى منطقة الحرب . ورأى دى لسبس أن الحل الوحيد لمسألة قناة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية تشترك فيها كل الدول دون انزال جنود على ضفتى القناة أو احتلال لأجزاء منها . وفى مثل هذا الإجراء إذا اتخذ ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان صاحب السيادة (١) . وكان دى لسبس قد أعطى تعليماته فى ٣ أغسطس من الاسماعيليه ، للعاملين بالشركة ، بتجهيز زوارق و «صالات» ومواد لى تستخدم فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليماته بذلك (٢) .

وقد ذكر دى لسبس ( ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) أن محافظ الاسماعيليه قد استفسر منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه العذبة من القاهرة عن مدينتى الاسماعيليه والسويس ، فاعتبر دى لسبس ذلك مخالفاً للاتفاقيات المعقودة بين الشركة والحكومة (٣) .

على أى حال فقد أدى موقف دى لسبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذرها من كل عمل يقوم به دى لسبس فى مصر . ووعدت الحكومة الفرنسية بالكتابة إلى دى لسبس ليتخذ خطأ آخر ، ولكن ديكلرك نوه بأنه يثق فى أن حكومة جلالة

(1) De Lesseps to the representatives of the Powers at Paris. 7.8.1882., Par. P. inclosure in No. 622.

(2) D D F. T. 4. No. 510. footnote. No. 4.

(3) Voisin, Op. Cit, T. 3. p. 187.

الملبكة ستبدى صبراً كبيراً في تعاملها مع رجل له سمعته وشعبيته في فرنسا ، ذلك هو دى لسبس ، وأنهم يرغبون في مواصلة لهم لهذا المسلك لإزاده . وأضافت المذكورة « أنه يجب الاحاطة بأن بريطانيا تقوم بعمليات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا » (١) .

وصرح جلادستون في ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطاني — بما لا يدع مجالاً للشك بحرية التدخل في مصر — لمرأ لمصلحة التجارة البريطانية ، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوروبا طابع هذه البلاد (٢) .

وأبرقت الحكومة البريطانية في ١٢ أغسطس إلى « سيمور » بأن يتقدم القوات التي ستعبر القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة القناة إعطائه أسبقية مؤقتة للعبور على السفن التجارية ، وأن يخلى القناة من السفن لفترة طويلة من الزمن . ضرورة ، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة ان يكون لفترة طويلة من الزمن . وإذا رفضت السلطات ، فعلى ضباط البحرية تنفيذ واجبههم وإعطاء الافضلية لبقاء القناة بدون سفن . ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظراً لمعارضتهم لأوامر الخديوى بحفظ النظام وضمان أمن القناة . وطلبت الحكومة من الادءهال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة (٣) .

(1) Lyons to Granville, Paris. 12.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No: 652. Par. p. 326 7.

(2) Roux. Ch., Op. Cit. p 80.

(3) Admiralty to Admiral Seymour, 12, 8, 1882, Parl, P, Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650;

وفي اليوم التالي لانتهاء أعمال مؤتمر الاستانة أوعزت إنجلترا للخديوى فأعلن (في ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خُذول السلطنة لاحتلال القناة لحماية لها من قوات عراقى (١) .

وبناء على ذلك أصدر الاميرال د هوسكنز ، تعليماته فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنع أى سفينة من عبور القناة ، وأعلن أنه سيتمنع بالقوة أى محاولة لانتهاك هذه الأوامر . وإحتج دى لسبس بشده على هذا العمل الذى وصفه بأنه يتسم بالعنف والنهب ، (٢) .

ولم تؤد إحتجاجات دى لسبس إلى شىء ، بل أثارَت العداوه ضده فى إنجلترا ، وكان تعليق لورد جرايفيل على تصرفه بقوله : « ذلك العجوز الاسمر ، يحسبك ضدنا الخدج ، وإننى على ثقة بأننا سوف نزال منه » ، (٣) .

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما إلتزمته الحكومة البريطانية من إخلاء القناة ، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية ، وأن تعطيل الملاحة سيكون لفترة قصيرة من الوقت ، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه (٤) . وقد إحتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الانجليزى على القناة ، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الانجليزية (٥) .

(1) Malet to Grauville, 15, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (1882)  
No. 673.

(2) Ibid.

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 265; Cf. Marlowe, p. 319,

(4) Royle, Op, Cit, p, 256,

(5) Roux, C, Op. Cit. T: 2. p.80,

هذا وقد احتل «سيمور» مكاتب شركة قناة السويس في بورسعيد ، واتخذ من مكتب رئيس قسم تحركات بورسعيد مركزاً لقيادته . وذهل موظفي شركة قناة السويس للغزو ، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال . واستغل البريطانيون أجهزة الاتصال التلغرافى بالشركة والخاص بحركة المرور فى القناة فى الاغراض العسكرية (١) . وفى نفس الوقت تم تدفق القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الاسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢ (٢) . هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تعويضها عن الخسارة التى لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة فى قناة السويس إبان العمليات الحربية البريطانية (٣) .

ويذكر وفرازان بك ، أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبلغ ١٠٠.٠٠٠ ر. ١٥٩.٠ فرنكاً قيمة رسوم مرور للسفن الحربية البريطانية فى قناة السويس وقد عددها بـ ١٠٧ سفينة فى الفتره من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٤) . وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام (٥) . وأعاد جازنت ولسلى إدارة القناة للشركة (٦) وهكذا ترتب

(1) De Vorges à Duclerc, Alex. 20. 8. 1882. D. D. F., T. 4. No. 511.

(٢) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس فى كتاب :  
Royle, Op Cit. pp. 258-273.

(3) De Vorges à Duclerc D. D. F. No 511. Op. Cit. Note. No. 1 p 486.

(4) Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 190 Footnote.

(5) Roux, Ch, Op. Cit. p. 81.

(6) Marlowe, Op. Cit. p. 319.



على موقف التحدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب السلطة من ادارة الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها ، ان يخرق مبدأ الحياد الذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز كما يقول مارلو : « أن ما كان ينخشاه محمد على دائماً ، بأنها ستكون المجرى الذى سيبحر خلاله الانجليز لاحتلال مصر ، قد تحقق » .

« The Canal had proved to be - literally as well as metaphori-  
cally what Mohamed Ali had always feared it would be a  
channel through which English would sail and occupy  
Egypt » .<sup>(١)</sup>

من هذا ومن كل ما تقدم يتضح أن دى لسبس كان جاداً في موقفه للمحافظة على حياد القناة . وكان يخشى بالفعل على القناة من جانب انجلترا وسياساتها التى قد تؤدى إلى سدها أو تخريبها على أيدي عرابي ورفاقه . ولهذا سعى إلى الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف انجلترا وحماية القناة ولكنه فشل . وكان دى لسبس أيضاً قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابي لاحترام حياد القناة ونجح في هذا .

خشى عرابي أن يقدم الانجليز على خرق حياد القناة فحزم على ردها وأوزع إلى محمود باشا فهمي بذلك فوضع تصميماً لذلك ينفذ في أربع وعشرين ساعة يذسف جوانب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجوداً آنذاك في بورسعيد ، وعلم بنوايا عرابي تجاه القناة فأرسل إليه برقية في ١٤ يوليو يستعلم فيها عن مركز قناة السويس بالنسبة للحركة الحربية المصرية .<sup>(٢)</sup>

(1) Ibid.

(٢) أحمد شفيق - مذكراتي في نصف قرن ج ١ ص ١٨٨ .

فمجد عرابي يخبر دى لسبس في ١٤ يوليو ١٨٨٢ : «إننا نعتبر القناة حراً للمنافع العمومية الدولية ، ولذا فإننا لا نتعرض له بضرر إذا أمكنه منع المراكب الحربية الإنجليزية من خرق العياد واحترامها لقانون الشركة ولا فنكون أحراراً في مقابلتهم بالمثل (١) » .

كذلك أكد عرابي مره ثانية لدى لسبس في أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة (٢) . وكان المهندس محمود فهمي (٣) قد قرر منذ البداية سداً ترعة الاسماعيلية لمنع المياه العذبة عن منطقة القناة ، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس (٤) .

وكان محمود فهمي قد تقابل مع دى لسبس في الاسماعيلية حيث أخبره الأخير : «القناة في عهدي وأنه لا يمكن لائى وأبور أو سفينة حربية المرور من القناة حسب نص المعاهدات الدولية ، وإن تلاحظ لى أن أحد الواجبات الحربية حضر وأراد المرور من القناة يلزمنى في هذا الوقت سده بتفريق بعض المشاغبين »

(١) مذكرات هرابي - كشف الستار عن سر الأسرار في النهضة المصرية المشهورة بالنورة الراهية . كتاب الهلال العدد ٢٣ ، ١٩٠٣ ج ١ ص ٢١٢ .

(٢) راجع ملاحظات هرابي مع دى لسبس بخصوص القناة والتي حصل عايتها «بلنت» أثناء محاكمة عرابي وهي صدارة مكاتبات وليست أصول كما يذكر بلنت في كتابه . وكان دى لسبس قد بحث بها إلى بلنت ونشرها في نهاية كتابه :

Blunt, W S., Secret history of the English occupation of Egypt. London. 1907. p. 570.

(٣) وليس أركان حرب الجيش المصرى .

(٤) الرافى - أحمد هرابي - كتاب الهلال - العدد ١٠ مارس ١٩٠٢ ص

فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه ، ولا يخشى عرابي من جهة القناة مطلقاً ، (١) .

وفي الحقيقة لم يفكر عرابي في سد القناة إلا بعد احتلال الانجليز للاسماعيلية ، فأبرق إلى رئيس أركان حربه — محمود فهمي — يقول له : « لعمل معروف وإبذل جهدك في ردم قناة السويس وها هي الأنهار واردة إليكم ٠٠٠ » ، (٢) . وترتب على تأخير عرابي سد القناة أن أتاحت الفرصة للقوات البريطانية بالتدفق عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات في الاسماعيلية ، ولو بدأ عرابي بسد القناة منذ بدء العدوان على الاسكندرية لتفوت الأوضاع . ولقد أكد دولسلي ، قائد الحملة على ذلك بقوله : « ٠٠٠ لو قطع عرابي القناة كما قررنا لكنا الآن لانزال في البحر نهاصر مصر فإن تأخر عرابي ٢٤ ساعة أنقذنا » ، (٣) كما لجأت إنجلترا أيضاً إلى الخديعة والرشوة في الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجددت استاذ اللغات الشرقية في جامعة كامبردج — إدوارد بالمر — الذي يجيد اللغة العربية ارشوه البدو بمنطقة القناة . (٤) .

(١) محمود فهمي المهندس - البحر الزاخر في تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر - الطبعة الأولى ، بالمطبعة الأميرية ببولاق سنة ١٣١٢ هـ ج ١ ص ٢٢٨ . ولم يذكر في كتابه تاريخ مقابلة لدى لبس ( والشلوات زوارق خشبية ، وهي كلمة فرنسية : Chaloupes )

(٢) المرجع السابق ص ٢٢٩ ؛ مذكرات عرابي ج ٢ ص ١٥ .

(3) Blunt, Op. Cit. p. 399.

وراجع أيضاً : محمد رشيد رضا - تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده - الطبعة الأولى مطبعة المنار ١٩٣١ ص ١٠٧ .

(4) Blunt, Op. Cit. pp. 400-410 ( راجع قصة أدوارد بالمر بالتفصيل في )

## ٢٥

وبعد احتلال انجلترا لقناة السويس واصات القوات البريطانية زحفهم واستطاعت  
القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كنعانم القاهرة فى ١٤ سبتمبر  
١٨٨٢ .

وهكذا نجحت انجلترا فى احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك  
على نصيبها من الممتلكات التركية فى الوقت الذى كانت فيه روسيا بعيدة عن  
القسطنطينية . ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال (١) .  
وهكذا سيطر الاسطول البريطانى على مياه حوض البحر المتوسط ، وسيطرت  
القوات البريطانية على مصر (٢) .

وعلى أحد الفرنسيين جين ليمون « Jean Lemoine » ، — عضو الاكاديمية  
الفرنسية — فى مقال له نشرته صحيفة « La Revue Politique et Littéraire »  
فى أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله : « لقد فقدت فرنسا مصر فى اليوم الذى  
نجح فيه ذلك الرجل الذى يصفونه بالفرنسى العظيم باتمام حفر قناة السويس ،  
والقد حارب الانجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمستون بكل  
ما أوتى من قوه ، وعلى الرغم من ذلك نجح دى لمبى فى تخطى كل تلك  
الصعاب . وقالت انجلترا يوم أن فتحت قناة السويس يجب أن تكون القناة لنا :  
• Il doit être à moi

وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالدخيلة السياسية (٣) .

(1) Taylor, Op. Cit. p, 289.

(2) Ibid. p. 290.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 82.



## المصادر والمراجع

### أولا - الوثائق المنشورة :

#### أ - باللغة العربية

- ١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) — قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ — ١٩٥٧) القاهرة — الجمعية المصرية للقانون الدولي ١٩٥٨ .

- ٢ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) — وثائق ونصوص في التاريخ الحديث والمعاصر . القاهرة — دار المعارف ١٩٥٦ .

- ٣ - راشد البراوى (الدكتور) — مجموعة الوثائق السياسية — المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة — مكتبة النهضة — الجزء الأول ١٩٥٢ .

#### ب - باللغات الاجنبية

- 1 — Documents Diplomatiques Français ( 1871 — 1914 )  
1 ère série, Tome 2. Paris 1930 (1875 — 1879) ( 1 er juillet, 1875 — 31 Décembre 1879)  
—————, Tome 3. Paris 1931 (Janvîer 1880 — Mai 1881)  
—————, Tome 4. Paris 1932. ( 13 Mai 1881 — 20 Février 1883)

وقد اختصررت ووردت في هوامش البحث كما يلي : ( D D. F. )

## ١ - ١٩٨٨ -

### ٢ — Le canal de Suez,

Bulletin annuel des assemblées générales des actionnaires.  
(1872 - 1899):

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (43، 386)

ثالثا - الكتب :

### أ - باللغة العربية

- ١ — ابراهيم الشريف (الدكتور) : الاطماع الاستعمارية في الشرق الاوسط.  
( سلسلة مشاعل الثورة الكتاب الثاني بدون تاريخ )
- ٢ — ابراهيم عبده (الدكتور) : جريدة الاهرام . تاريخ مصر في خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .
- ٣ — احمد احمد الحقة (الدكتور) : تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر . القاهرة — مكتبة النهضة ( الطبعة الثانية ) ١٩٥٤ .
- ٤ — احمد شفيق : مذكراتي في نصف قرن — الجزء الاول .
- ٥ — احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصري العام المالى والسياسى . القاهرة ١٩٤٤ .
- ٦ — احمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : علاقة مصر وتركيا في عهد الخديوى اسماعيل ( ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ) . القاهرة — دار المعارف ١٩٦٧ (وهى رسالة ماجستير) .
- ٧ — احمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مشكلة قناة السويس ( ١٨٥٤ - ١٩٥٨ ) . القاهرة — معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ١٩٦٧ .

## ٥٣٩

- ٨ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور) : مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦-١٨٨٢) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .  
(رسالة دكتوراه) .
- ٩ — أحمد عبد المنصف (الدكتور) وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام (١٨١٢ - ١٩٦٣) . تأليف لجنة من أساتذة جامعة الاسكندرية . مطبعة الاهرام ١٩٧٣ .
- ١٠ — أحمد هراي (الزعيم) : كشف الستار عن سر الامرار في النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية .  
القاهرة - دار الهلال . العددان ٢٣ ، ٢٤ فبراير ومارس ١٩٥٣ .
- ١١ — السيد حسين جلال : السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد حمولاتها والرسوم الملاحية معطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩ .
- ١٢ — الياس الايوني : تاريخ مصر في عهد الخديوي اسماعيل باشا .  
القاهرة (جزءان) . مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٢٧) .
- ١٣ — أمين مصطفى عفيفي عبد الله : تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث . القاهرة . الطبعة الثالثة (١٩٥٤) .
- ١٤ — بي-هرينوفان : تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨ .
- ١٥ — بيير كرايبيتيه : اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد صروف . القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ١٦ — جلال يحيى (الدكتور) : القسطنطينية على سواحل مصر (سواحل البحر الاحمر) . الاسكندرية - لجنة الدراسات الافريقية ١٩٦٠ .



- ١٧ - جلال يحيى (الدكتور) : التنافس الدولى فى شرق أفريقيا .  
القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩ .
- ١٨ - جلال يحيى (الدكتور) : التنافس الدولى فى الصومال .  
القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٩ .
- ١٩ - جمال الدين محمد سعيد (الدكتور) : التطور الإقتصادى فى أوروبا .  
مكتبة النهضة المصرية ( بدون تاريخ ) .
- ٢٠ - جمال حمدان (الدكتور) : استراتيجية الإستعمار والتحرير . القاهرة  
١٩٦٨ .
- ٢١ - جمال زكريا قاسم (الدكتور) : الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات  
العربية ( ١٨٤٠ - ١٩١٤ ) . القاهرة - مطبعة جامعة  
عين شمس ( رسالة دكتوراه ) ١٩٦٦ .
- ٢٢ - جورج جندى و جاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية .  
القاهرة ١٩٣٧ .
- ٢٣ - جورج حلم كهدلس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية .  
دار الفكر العربى - ١٩٦٥ .
- ٢٤ - حسن صبحى (الدكتور) : التنافس الإستعمارى الأوروبى فى المغرب  
( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .
- ٢٥ - د د د : الناصر الصليبيون ضد الأمة العربية ( ١٨٨٢ -  
١٩٦٧ ) . بيروت ١٩٦٨ .
- ٢٦ - حسين كامل سليم (الدكتور) : تاريخ أوروبا الإقتصادى فى القرن  
التاسع عشر . القاهرة ١٩٥٢ .

- ٢٧ — راشد البراوى (الدكتور) : التطور الإقتصادي في مصر في العصر الحديث . القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨ .
- ٢٨ — رمزي ميور : سر توسع أوربا الدولي - ترجمة عبد الرحمن رشدي . مطبعة السلام بالاسكندرية (١٩٢٤) .
- ٢٩ — روتشتين ، تيمودور : تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة العبادي وأحمد بدوان . القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ .
- ٣٠ — سامي عزيز (الدكتور) : الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزي . دار الكتاب العربي ١٩٦٨ .
- ٣١ — شوقي عطا الله الجبل (الدكتور) : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من ق ١٩ . القاهرة - ١٩٧٤ . رسالة دكتوراه .
- ٣٢ — صبيحى وحيد : أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٣٣ — عبد الرحمن الرفعى (بك) : عصر إسماعيل جزمان . القاهرة . مطبعة النهضة ١٩٣٢ .
- ٣٤ — عبد الرحمن الرفعى (بك) : الثورة العربية والاحتلال الإنجليزي . القاهرة - مكتبة النهضة - الطبعة الثانية ١٩٤٩ .
- ٣٥ — عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) : السمرة في حفر قناة السويس . الطبعة الثالثة . منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٦٦ .
- ٣٦ — د د : قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الأول ١٩٧١ .

وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية في التاريخ من المجلس الأعلى لحماية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية .

- ٢٧ — : ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس .  
( مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ) . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .
- ٣٨ — : الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألي قناة السويس وإبريد الجديدة .  
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثاني والعشرين - العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٤ .
- ٣٩ — : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية في بريطانيا  
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة . الجزء الأول مايو ١٩٦١ الجزء الثاني من البحث في المجلد الثالث والعشرين - الجزء الثاني - ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٦ .
- ٤٠ — عبد الله رشوان ( الدكتور ) : المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها  
القاهرة - مطبعة حجازي - ١٩٥٠ ( وهي رسالة دكتوراه في القانون ) .
- ٤١ — عبد المنصف محمد وآخرون : تاريخ البحرية المصرية في مائة عام ( ١٨٦٣ - ١٩٦٣ ) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية - مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

- ٤٢ — فاروق عثمان أباطة (الدكتور) : الحكم العثماني في اليمن (١٨٧٢-١٩١٨)  
المهينة العامة للكتاب ١٩٧٥ .
- ٤٣ — د . د . : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر . المهينة العامة للكتاب ١٩٧٦ . القاهرة - مطبعة دار المعارف  
( بدون تاريخ ) .
- ٤٤ — فؤاد كرم : النظارات والوزرات المصرية - الجزء الاول - جمع وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة - دار الكتب ١٩٦٩ .
- ٤٥ — فوزى رياض فهدى : أهمية الشرق الأوسط العربي الاقتصادية في السياسة الدولية . القاهرة - مكتبة النهضة - ج ١ - ١٩٥٨ ( رسالة ماجستير في العلوم السياسية ) .
- ٤٦ — فشر . ه . أول . : تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٨٧٩-١٩٥٠)  
تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبيح .  
القاهرة . دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨ .
- ٤٧ — لاندز دافيد . س : بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم أمين  
القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦ .
- ٤٨ — محمد أبو طائلة (الدكتور) : مركز مصر الدولي من الفتح العثماني إلى الوقت الحاضر .  
القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الاول ١٩٥١ .
- ٤٩ — محمد رفعت : تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية .  
القاهرة - دار المعارف ١٩٥٩ .

- ٥٠ — محمد رشيد رضا : تاريخ الاستاذ الإمام الشيخ محمد عبد الله . الجزء الاول - الطبعة الاولى . مطبعة المنار ١٩٣١ .
- ٥١ — محمد شفيق غربال ( الدكتور ) : تاريخ المفاوضات المصرية البريطانية . القاهرة - مكتبة النهضة . الجزء الاول ١٩٥٢ .
- ٥٢ — محمد صبرى السربوتى ( الدكتور ) : فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية فى ( القرن التاسع عشر ) . القاهرة - المطبعة العالمية ١٩٥٨ .
- ٥٣ — محمد طلعت حرب : قناة السويس . القاهرة - مطبعة الجريدة ١٩١٠ .
- ٥٤ — محمد عبد الباقى : الإمتيازات الأجنبية - لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٢٠ .
- ٥٥ — محمد عبد الرحمن برج ( الدكتور ) : قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية . القاهرة - دار الكتاب العربى ( رسالة دكتوراه ) ١٩٦٨ .
- ٥٦ — محمد فريد ( بك ) : تاريخ الدولة العلية العثمانية . القاهرة ١٨٨٢ .
- ٥٧ — محمد فؤاد شكرى ( الدكتور ) : مصر والسودان . تاريخ وسدة وادى النيل السياسة فى القرن ١٩ ( ١٨٢٠ - ١٨٩٩ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٣ .
- ٥٨ — محمد محمود السروجى ( الدكتور ) : مصر والمسألة الشرقية فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . الاسكندرية - مطبعة المصرى ١٩٦٦ .

- ٥٩ — محمد محمود السروجى (الدكتور) : العلاقات بين مصر وأثيوبيا فى القرن  
١٩ . اسكندرية . مطبعة المصرى . ١٩٦٠ .
- ٦٠ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : انجلترا وقناة السويس ( ١٨٥٤ -  
١٨٥٦ ) القاهرة - المكتبة التجارية - ١٩٥٦ .
- ٦١ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : الاحتلال الانجليزى لمصر ووقف  
الدول الكبرى ازاءه .  
القاهرة - دار الفكر العربى ١٩٥٢ .
- ٦٢ — محمد مصطفى صفوت (الدكتور) : مؤتمر برلين وأثره فى الدول العربية  
القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧ .
- ٦٣ — محمد الحنفى : احمد هرانى الزعيم المفقود عليه .  
القاهرة - كتاب الهلال ، جزءان العدد ٢٤٦ و ٢٤٥ ( ١٩٦١ )
- ٦٤ — محمود صالح منسى (الدكتور) : مشروع قناة السويس بين اتباع سان  
سيمون وفرديناند دى ليسبس .  
القاهرة - دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ ( رسالة  
ماجستير ) .
- ٦٥ — محمود فهمى المهندس : البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الاوائل  
والاواخر الجزء الاول ( ١٣١٢ هـ ) .
- ٦٦ — مصطفى الحفناوى (الدكتور) : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة .  
( ٤ أجزاء ) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة .  
القاهرة ١٩٥١ .
- ٦٧ — مصطفى كامل : المسألة الشرقية الطبعة الاولى .  
مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨ .

- ٦٨ — محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ .  
القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ .
- ٦٩ — ميشال سليمان : القناة لمصر .  
بهرت - مكتبة المعارف بدون تاريخ .
- ٧٠ — نجيب مخلوف : نوبار باشا وما تم على يديه  
القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ .
- ٧١ — هوبسون.ج.أ. : الامبريالية . ترجمة عبد الكريم احمد . القاهرة سلسلة  
الفكر الاشتراكي والسياسي ( بدون تاريخ ) .

ب - باللغات الأجنبية :

- 1 — Adam, Juliette Lamber. L'Angleterre en Egypte. Paris 1922.
- 2 — Alison, Philips, Modern Europe (1815 1899).
- 3 — Arthur, Silvia White., The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London 1899.
- 4 — Austin, O.P., Great Canals of the world. Treasury of Department. London 1902.
- 5 — Blunt, W.S. Secret History of the English Occupation of Egypt. London; 1907.
- 6 — Bowden, Witt. An economic history of Europe since 1750. N.Y. 1937.
- 7 — Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.
- 8 — Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. vols. London 1920.  
Vol. 5. 1868-1876.  
Vol. 6. 1876-1881.
- 9 — Chafik, Ahmed, L'Egypte Moderne et les Influences étrangères. Caire 1931.
- 10 — Charles, Edmond, L'Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris 1867.
- 11 — Charles, Roux, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris 1901.
- 12 — Chastenot, Jacques, Histoire de la Troisième République. Tom 2, 3. Paris 1954.
- 13 — Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris 1950.
- 14 — Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris 1954.



- 15 — Corti, Count, The reign of the house of Rothschild, trans-  
lated from German by, Brian, London 1928.
- 16 — Cotrell, Alvin. J. The Indian Ocean its political Econo-  
mic and Military importance (N.Y. 1972).
- 17 — Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris 1932.
- 18 — Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive. London,  
1933.
- 19 — ———, The spoliation of Suez, London 1940.
- 20 — Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London  
1908.
- 21 — Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaine,  
(1871-1915) Paris 1929.
- 22 — Day, Clive, A history of Commerce. London 1914.
- 23 — Dicey, Edward; The Story of Khedivate. London 1902.
- 24 — Douin, G. Histoire du règne dn Khedive Ismail. Tome 2.  
(1867-1873) Rome 1943.
- 25 — Duff, R.E.B, 100 Years of the Suez Canal, London,  
1969,
- 26 — El-Good, Lieut-colon.; Egypt. London, 1935.
- 27 — Evan, Alfrid Dudley, Transport its history and Economics,  
London 1946.
- 28 — Fay, Sidney Bradshaw; The origins of the world war.  
Newdhi 1965.
- 29 — Farman, E.C., Egypt and its betreyal. N. Y. 1908.
- 30 — Farnie, D.A., East and West of Suez. The Suez Canal  
in history. London 1968
- 31 — Fisher, H.A., A history of Europe. London 1937.
- 32 — Fitzgerald, Percy. The great canal at Suez. 2 vols.  
London 1876.

— 84 —

- 33 — Fredric de conink, Le canal de Suez après L'inauguration:  
Paris 1869
- 34 — Freycinet., La question d'Egypte. Paris 1904.
- 35 — , Souvenirs. Tome 2 Paris 1912.
- 36 — Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du  
Canal de Suez, Paris, 1947.
- 37 — Gooch, G. P. History of Modern Europe (1878 - 1919)  
Delhi.
- 38 — Grant and Temperly., Europe in the nineteenth Century  
(1789 - 1914). London. 1914.
- 39 — Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke 2  
vols. London 1917.
- 40 — Hallberg, Charles, W., The Suez Canal Its history and  
diplomatic importance. N.Y. 1931.
- 41 — Hardy, A.C Seawys and seetraders. London 1927.
- 42 — Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London  
1910
- 43 — Hippeau, Edmond. Histoire diplomatique de la troisième  
Republic. (1870-1889) Paris 1889.
- 44 — Hogg, Robert. S., Naval architecture and ship construc-  
tion. London, 1956.
- 45 — Holt, P. M., Political and Social Change in Modern  
Egypte. London 1968.
- 46 — Hoskins, H.L British routes to India, London 1928.
- 47 — Hubbard., G.E., British Far Eastern Policy N.Y. 1943
- 48 — Hurd, Archibald, The sea traders. London 1922.
- 49 — Husseny, Hussein Le Canal de Suez et la polotique  
Egyptienne. Montpillier. 1923.

- 50 — Itneraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.
- 51 — Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.
- 52 — Kamel, Sayed., La Conférence de constantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris 1913.
- 53 — Kinross (Lord). Between two Seas. London 1968.
- 54 — Krause, Alexis. Russia in Asia (1558 - 1899). London, 1899.
- 55 — Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.
- 56 — Lamabelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris, 1922.
- 57 — Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement. London 1960.
- 58 — Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris 1906.
- 59 — Lessaps, Ferdinand de), Lettres, Journal et documents pour servir à l'histoire du Calal de Suez. tome 4, 5. Paris 1879 - 1861.
- 60 — ——— // ——— , Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B.Pitman. London 1887.
- 61 — Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London 1933.
- 62 — Loliés; Frederic, La vie D'une Impératrice (Eugénie de Hontije) Paris. 1918,
- 63 — Longgood, F. William, Suez Story, Key to the middle East. N.Y. 1957.
- 64 - Lowe, C.J.; Salisbury and the Mediterranean (1886, 1896) London. 1965.
- 65 — Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. (1571 - 1878). London 1922.



- 66 — Mac Coan, Egypt under Ismail. London 1899.
- 67 — Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905).  
U.S.A 1940.
- 68 — Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953).  
London 1954.
- 69 — ————, Cromer in Egypt. London. 1970
- 70 — ————, The making of Suez Canal. London. 1964.
- 71 — Marriot, J.A.R. The eastern question. London, 1924.  
—————, The remaking of Modern Europe. London  
1938.
- 72 — Maurois André. La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943.
- 73 — Medlicott, W N. The congress of Berlin and after. (1878-  
1880) London, 1938.
- 74 — Meynell, Wilfrid, The man Disraeli. London 1927.
- 75 — Micard, Etienne. Le Canal de Suez et le génie Française.  
Paris 1922.
- 76 — Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892.
- 77 — Moorhead, Alan. The white Nile Penguin Books London,  
1963.
- 78 — Moon, Parker. Thomas (Ph D), Imperialism and world  
politics N. Y. 1942.
- 79 — Moussa, Ahmed, Dr. Essai sur le Canal de Suez, Droit  
et politique. Paris. 1935.
- 80 — Moustapha; El-Hefnaoui. Les problems contemporains  
posés par le Canal de Suez. Paris, 1951.
- 81 — Newman, E. W. Polson, The Mediterranean and its  
problems. London 1929.

- 82 — Ninet, John, Arabi Pacha. Brene 1884.
- 83 — Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.
- 84 — Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe  
N. Y. 1929.
- 85 — Paul, Mourand. La route des Indes. Paris, 1936.
- 86 — Paul, Raymond. Histoire de la navigation dans le Canal  
de Suez.
- 87 — Plauchut, Edmond, L'Egypte et l'occupation anglais.  
Paris, 1889.
- 88 — Poydenot, Henri, Le Canal de Suez, Paris 1955.
- 89 — Renovin, pierre., La politique d'expansion imperialite.  
Paris, 1939.
- 90 — Resener, H. L'Egypte sous l'occupation Anglaise et la  
question Egyptienne. Caire. 1896.
- 91 — Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London 1935
- 92 — Rousset, Commandant. Histoire generale de la guerre  
Franco-Allemande (1870-71) Vol. 6.
- 93 — Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London 1962
- 94 — Royle, Charles. The Egyptian Campaigns (1882-1885)  
2 vol. London 1886.
- 95 — Sabry, M L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863-1879)  
Paris 1933.
- 96 — Safwat, M. M., Tunis and great powers ( 1878- 1881 ).  
Alex, 1943.
- 97 — Sammarco, Angelo., Histoire de l'Egypte moderne.  
Tome 2. Le regne du Khedive Ismail ( 1863 - 1875 ).  
Le Caire, 1937.
- 98 — Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London 1930.
- 99 — Schonfield, Hugh, J. Suez Canal in World affairs,  
N Y. 1953.



- 100 — Seaton-Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern question. London 1935.
- 101 — Siegfried, André, Suez and Panama. Oxford 1940
- 102 — Stamp, Dudley, A commercial geography. London, 1937
- 103 — Taylor, A J. P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.
- 104 — Tabouis, Genéviene; Perfidious albion. Entente Cordial. London 1938.
- 105 — Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals. of the World. London 1902.
- 106 — Trevelian. G. M.; British History in the nineteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books 1965.
- 107 — Vatikiotis; P. J. The modern history of Egypt. London 1969.
- 108 — Vincent, Col. H.; The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London 1905.
- 109 — Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2. Periode de l'exploitation (1870-1882). Paais. 1902.
- 110 — ——— tome 3 periode de l'Exploitation (1883 — 1902) Paris 1902.
- 111 — Wallace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question London 1883.
- 112 — Wilson, Arnold, T., The Suez Canal, its past present and future. London 1939.
- 113 — Zavaniri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830-1834) Alexandria 1923.
- 114 — Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for indepeudence. Beirut 1956,

#### رابعاً - دوائر المعارف :

- Encyclopedia Britanica see «ships» Vol. 2. U.S.A. 1964.
- The Dictionary of National Biography. George Smith. London 1938.

#### خامساً - رسائل جامعية غير منشورة :

- ١ - سعد زغلول عبد ربه (دكتور) — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٢) رسالة ماجستير من كلية الآداب بالاسكندرية ١٩٦٤ بإشراف الأستاذ الدكتور احمد الحنة .
- ٢ — عبد الرؤف احمد عمرو - قناة السويس ومؤتمر الاستانة ١٨٨٢ . القاهرة - رسالة ماجستير عام ١٩٧١ من جامعة الدول العربية بالبحوث والدراسات العربية - تحت إشراف الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى .
- ٣ — عبد الرحمن خليفة - دزيريل - دراسة فى الفكر السياسى الانجليزى فى القرن التاسع عشر - الاسكندرية - رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة من جامعة الاسكندرية - كلية الآداب ١٩٧٣ تحت إشراف الدكتور عبد المعز نصر .

#### سادساً - دراسات غير منشورة :

- ١ — احمد شفيق (باشا) - قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر . محاضرة القاها فى جمعية الروابط الشرقية يوم الاحد ٢ يناير ١٩٢٧ وهى مخطوطة بالآلة الكاتبة بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم ٣٥٧٦ ب .
- ٢ — هيئة قناة السويس - الحموله والسفينة فى نظر التاريخ والقانون والمؤتمرات الدولية من مطبوعات هيئة قناة السويس ( إدارة التحركات ١٩٧١ ) .

## الفهرست

الموضوع	الصفحة
مقدمة هذا البحث . . . . .	١٠-١
الباب الاول : القناة في سنواتها الاولى . . . . .	١٥١-١٥
( الفصل الاول ) : افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . . . . .	٥٧-١٥
( الفصل الثاني ) : بروز أهمية قناة السويس في المجال الاقتصادي الدولي ٥٩-١٠٥	
( الفصل الثالث ) : أهمية قناة السويس الاستراتيجية والسياسية	
السياسية التي أحاطت بها . . . . .	١٠٩-١٥١
الباب الثاني : الالتزامات المالية والسياسية التي واجهت شركة قناة السويس في سنواتها الاولى . . . . .	٢٩٢-١٥٣
( الفصل الاول ) : الأزمة الاولى : مسألة بيع شركة قناة السويس	
وفكرة تدويلها . . . . .	١٥٧-١٩٤
( الفصل الثاني ) : الأزمة الثانية ومشكلة الحوالة ورسوم المرور في قناة السويس ومؤتمر الحوالة الدولي المنعقد بالاسكندرية ١٨٧٣ء . . . . .	٢٤١-١٩٧
( الفصل الثالث ) : الأزمة الثالثة ومشكلة تطبيق الحوالة ورسوم المرور ونهاية الصراع . . . . .	٢٩٢-٢٤٣
الباب الثالث : مصر تفقد أهمها وحصلتها ( ١٥٪ ) من صافي الأرباح السنوية في شركة قناة السويس ( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ ) . . . . .	٢٩٣-٤١١



الموضوع	الصفحة
(الفصل الأول) : موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . .	٢٩٥ - ٣٢٨
(الفصل الثاني) : أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها	
(١٥ /) في شركة قناة السويس . . . .	٣٢٩ - ٣٦٦
(الفصل الثالث) : النتائج الدولية المترتبة على بيع أسهم مصر	
في شركة قناة السويس . . . .	٣٦٧ - ٤١١
الباب الرابع : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس وموقف الدول	
الكبرى (١٨٧٦ - ١٨٨٢) . . . .	١٤٣ - ٥٣٣
(الفصل الأول) : التمهيد لاحتلال قناة السويس ومسألة حيادها	٤١٥ - ٤٥٤
(الفصل الثاني) : قناة السويس والموقف الدولي قبل الاحتلال	
(١٨٨١ - ١٨٨٢) . . . .	٤٥٥ - ٤٩٣
(الفصل الثالث) : الاحتلال الإنجليزي لقناة السويس . . . .	٤٩٥ - ٥٣٣
المراجع والمصادر . . . . .	٥٥٩ - ٥٦٠



رقم الإيداع ٢٧٣٧ / ٧٩  
الترقيم الدولي ٧ - ٦٨٧ - ٢٠١



المطبعة العصرية  
الجفرة التبليية - اسكندرية













